

## Legislación Nacional

LEY 17285 CÓDIGO AERONÁUTICO Textodel 17/5/1967; publ. 23/5/1967 NOTA DE ELEVACIÓN Buenos Aires, 17 de mayo de 1967 Al excelentísimo Señor Presidente de la Nación: Tengo el honor de dirigirme al Excelentísimo señor Presidente con el objeto de someter a Vuestra consideración el proyecto de Código Aeronáutico, destinado a reemplazar la ley 14307. El tiempo transcurrido desde 1954, fecha de sanción del Código Aeronáutico vigente (ley 14307), ha sido fecundo en fundamentales innovaciones de la estructura tanto tecnológica como económica de la actividad aérea civil, que han tornado imperativa una revisión de las normas que rigen la materia. En efecto, el ritmo histórico tanto en éste como en otros aspectos, ha adquirido una rapidez tal, que a la vuelta de pocos años los principios que se estimaban sólidos y eficaces se han tornado inadecuados e ineficientes. El fenómeno es particularmente notable en actividades nuevas, como la aeronáutica, donde la experiencia se cuenta por años, frente a los siglos que respaldan al Derecho Civil o al Comercial. La magnitud del proyecto elevado aconseja incluir como parte integrante de este Mensaje la exhaustiva Exposición de Motivos presentada a la Secretaría de Estado de Justicia por la Comisión Redactora, como también las Notas explicativas y Concordancias de los artículos del Código. Dichos documentos contienen una completa enunciación de los principios y fundamentos que informan al proyecto. Dios Guarde a Vuestra Excelencia. ANTONIO ROBERTO LANUSSE: Ministro de Defensa Nacional GUILLERMO BORDA: Ministro del Interior CONRADO ETCHEBARNE (h): Secretario de Estado de Justicia ADOLFO TEODORO ÁLVAREZ: Brigadier General Comandante en Jefe EXPOSICIÓN DE MOTIVOS NECESIDAD DE LA REFORMA. TRABAJOS REALIZADOS La reforma de la legislación aeronáutica está impuesta por la necesidad de adecuarla a los principios de la Constitución Nacional. El Código Aeronáutico, sancionado en 1954 mediante la ley 14307, respondía a una doctrina político-económica derivada de la reforma constitucional de 1949, en virtud de la cual los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado y bajo ningún concepto pueden ser enajenados o concedidos para su explotación (art. 40). Las dificultades para la aplicación de esa doctrina político-económica en el ámbito de la explotación de los servicios de aeronavegación comercial interna e internacional, en la preparación de lo que luego fue el Código Aeronáutico (ley 14307), fueron puestas de manifiesto por la Comisión Redactora de aquel texto, en la exposición de motivos que lo precede. Como fórmula de transacción y a efectos de no privar a ciertas zonas del país de los beneficios del transporte aéreo, el Código estableció una fórmula rígida para la creación y explotación de los servicios de transporte aéreo de itinerario fijo, interno e internacional a cargo exclusivo del Estado, pero posibilitó la actividad privada en aspectos parciales de aquéllos, según lo considerase conveniente el Poder Ejecutivo (art. 98). En cambio, en los servicios de transporte aéreo no sujetos a itinerario fijo que se realicen entre dos o más puntos del territorio argentino y todo trabajo aéreo remunerado que se ejecute enteramente en el país, se limitó a consignar que debían realizarse por medio de aeronaves argentinas, con lo que establecía la posibilidad de participación de los particulares en su explotación. La Proclama Revolucionaria del 27 de abril de 1956, al declarar vigente la Constitución Nacional de 1853 con las reformas de 1860, 1866 y 1898 –con exclusión desde luego de la de 1949– retrotrajo la situación de los servicios públicos a su estado anterior y posibilitó la intervención de la actividad empresaria privada en su explotación. Ello motivó que se dictase el decreto-ley 12507 del 12 de julio de 1956 que, al rever la política aeronáutica vigente, autorizó la intervención de la actividad privada tanto en la explotación de los servicios de transporte aéreo nacionales e internacionales, como en la construcción y explotación de los aeródromos públicos. Expresamente el art. 15 de este decreto-ley impuso, al entonces Ministerio de Aeronáutica, la obligación de proponer las modificaciones que fuera necesario introducir en la legislación y reglamentaciones en vigor, a fin de adecuarlas a los objetivos indicados. En cumplimiento de tales objetivos, meses después, el 20 de febrero de 1957, el Poder Ejecutivo dictó el decreto-ley 1256, aprobatorio de las “Normas para la constitución, funcionamiento y control de las empresas de transporte aéreo”, que posibilitara la intervención del capital privado en el negocio aeronáutico. Consecuente con la prescripción del art. 15 del decreto-ley 12507/1956, la Dirección Nacional de Aviación Civil, por su parte, el 4 de abril de 1957, mediante Disposición 110, creó una Comisión para el estudio de las modificaciones y enmiendas que era necesario introducir en el Código Aeronáutico, para adecuarlo a la nueva política aérea del Estado. El trabajo de esta Comisión, concluido en octubre de 1957 en forma de anteproyecto, fue remitido en consulta a las entidades y personas cuyas actividades oficiales, industriales, comerciales y profesionales se vinculaban con la aviación. Posteriormente, una nueva Comisión, creada el 11 de diciembre de 1957 por Disposición 330 de la Dirección Nacional de Aviación Civil, a la luz de los comentarios y observaciones recibidos, elaboró un proyecto definitivo que, el 30 de junio de 1958, fue sometido a consideración del Congreso Nacional bajo el título de “Proyecto de Ley de Aeronáutica Civil”. El proyecto preparado por la autoridad aeronáutica fue analizado por el Senado de la Nación y, como consecuencia del estudio, éste preparó otro proyecto que si bien seguía en general los lineamientos del anterior, introducía algunas modificaciones. El texto preparado por el Senado de la Nación fue nuevamente considerado por la autoridad aeronáutica, que designó al efecto una Comisión por Disposición 108/1961 de la Dirección Nacional de Aviación Civil, pero sus conclusiones no tuvieron oportunidad de

ser elevadas al Congreso Nacional, por causa de los acontecimientos políticos acaecidos en el año 1962. Por otra parte, los distintos proyectos de reforma mencionados precedentemente y, en especial el preparado por el Senado Nacional, dieron materia de estudio a varios Institutos de especialización, destacándose la labor desarrollada por la Sección Derecho Aeronáutico del Instituto de Derecho Comercial y de la Navegación de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, que confeccionó un anteproyecto publicado en el año 1961. El estudio de la materia, pese a las dificultades de orden institucional, no fue sin embargo abandonado. En el año 1963, la Dirección Nacional de Aviación Civil, por Disposición 153/1963 nombró otra Comisión para que reactualizara los distintos proyectos de Código Aeronáutico y preparase un nuevo texto. La labor de esta Comisión se desarrolló durante los años 1963 y 1964, pero distintas circunstancias impidieron que sus trabajos quedaran finalizados, pese a que llegó a redactar casi por completo un nuevo texto. Además de las circunstancias expuestas precedentemente, en el curso de los últimos años se habían producido otros hechos que incidían decididamente en la adopción de un texto definitivo de proyecto de Código Aeronáutico para nuestro país. Ellos, entre otros, impidieron que la Comisión designada por Disposición 153/1963 terminase su cometido. En primer lugar, la pérdida de valor adquisitivo de nuestra moneda afectaba directamente los montos que el Código contiene en materia de límites de responsabilidad, no encontrándose un sistema que evitara la falta de actualidad de los mismos a poco de sancionados. En segundo lugar, el movimiento producido en el orden internacional a fin de aumentar los montos de las indemnizaciones previstas en el Protocolo de La Haya de 1955 y en la Convención de Roma de 1952. Ni esta última, que regula la responsabilidad del transportador aéreo por los daños ocasionados a los terceros en la superficie, ni el Protocolo de La Haya de 1955, que introduce modificaciones al Convenio relativo a ciertas reglas que regulan el transporte aéreo internacional, han sido ratificados por la República Argentina. Nuestro país, a la fecha, sólo ha ratificado el Convenio de Varsovia de 1929 por ley 14111, que fija en 125.000 francos Poincaré –aproximadamente 8.300 dólares americanos– el monto máximo de responsabilidad por pasajero en el transporte aéreo internacional. El Protocolo de La Haya elevó esas cifras a 250.000 francos Poincaré, es decir más o menos 16.000 dólares americanos. Como consecuencia de las tentativas de elevar estos importes, producidas recientemente en el campo del transporte aéreo internacional, la autoridad aeronáutica argentina llegó a la conclusión que debían mantenerse estas cifras, así como las consignadas en el Convenio de Roma de 1952, para la responsabilidad del transportador aéreo con relación a los terceros en la superficie, como forma de lograr el afianzamiento de estos textos internacionales. Y se propuso efectuar las gestiones para que nuestro país ratificase, tanto la Convención de Roma de 1952, como el Protocolo de La Haya de 1955. Pero, al efectuar estos estudios, advirtió la desigualdad que se crearía en el transporte aéreo en nuestro país, según que éste tuviera carácter interno o internacional, frente a las cifras consignadas en el Código Aeronáutico. Así, por ejemplo, mientras el Protocolo de La Haya, como se ha indicado, fija el límite de responsabilidad por pasajero en 16.600 dólares americanos, el Código Aeronáutico lo hace en 80.000 pesos moneda nacional. La desigualdad es tan manifiesta que no hace falta ningún otro comentario para comprender la urgente necesidad de modificar nuestra legislación relacionada con el transporte aéreo interno. Como consecuencia de todo ello, la Dirección Nacional de Aviación Civil designó el 16 de agosto de 1966, mediante Disposición 208, una nueva Comisión para que preparase y redactase un proyecto de modificación del Código Aeronáutico (ley 14307), cuenta habida de los trabajos elaborados con anterioridad, así como los demás antecedentes encaminados a solucionar problemas parciales de orden aeronáutico, que deben integrarse en una regulación sistemática y ordenada de aquellas prescripciones. Esta Comisión utilizó los trabajos realizados con anterioridad, precedentemente mencionados y con esos elementos confeccionó un primer anteproyecto que fue sometido a la consideración de autoridades, empresas de servicios aéreos y especialistas en la materia y con las sugerencias, observaciones y críticas recibidas, preparó el anteproyecto definitivo. Finalmente, por Resolución Ministerial 37 bis/1966, la Secretaría de Justicia designó una Comisión Revisora del Anteproyecto de Código Aeronáutico para la República Argentina que, tras examinar detenidamente el referido anteproyecto, concordó en la necesidad de modernizar el Código Aeronáutico aprobado por la ley 14307 y elaboró el presente proyecto. Los años transcurridos desde la sanción de la ley 14307, si bien han demostrado la necesidad de su modificación –en especial en cuanto atañe al sistema de explotación de los servicios aero comerciales– han puesto, también, en evidencia la bondad de la mayoría de sus disposiciones, lo cual habla mucho en favor de la calidad de sus redactores y de la bondad de las soluciones arbitradas de acuerdo con nuestra realidad ambiente. De ahí que en el proceso de actualización de sus disposiciones –proceso obligado por las razones de que precedentemente se ha hecho mérito– se haya cuidado de mantener intactas las instituciones regladas por la ley 14307 que la experiencia y aplicación han demostrado idóneas y adecuadas. Sólo se ha procedido a sustituir las o modificarlas, cuando ellas no se ajustan a nuestras actuales normas constitucionales o a la política seguida con posterioridad a la sanción del decreto-ley 12507/1956 o a los avances del Derecho Aeronáutico.

**SISTEMA DEL CÓDIGO** Como se ha expresado, el sistema del Código sigue, en sus lineamientos generales, al texto sancionado por la ley 14307, con variantes de fondo en algunos aspectos y de distribución y forma en otros, conforme surge de una comparación de ambos textos. Su sistema se integra con quince títulos, a diferencia del anterior que alcanzaba el número de dieciocho. Los cinco primeros títulos –Generalidades;

Circulación aérea; Infraestructura; Aeronaves y Personal Aeronáutico— son similares en uno y otro texto, aunque existen diferencias en cuanto a la ubicación de algunas Disposiciones, en unos casos y de fondo en otros. Así el tít. II “Circulación Aérea” se integra no sólo con los textos del tít. II de la ley 14307, sino también por su tít. VI, por cuanto se ha considerado que sus disposiciones se relacionan directamente con la circulación aérea y no con la documentación de las aeronaves y en el tít. V, dedicado a éstas, se ha dado relevancia a la figura del explotador, que ha sido tratada en un capítulo especial, al igual que la locación de aeronaves. El tít. VI denominado Aeronáutica Comercial es quizás el que ha sufrido más modificaciones, a fin de incluir en el mismo las normas creadas por el decreto-ley 1256/1957 y las dictadas en su consecuencia. Con criterio metodológico más ajustado, luego de un capítulo de generalidades, se ha separado la consideración de los servicios de transporte aéreo interno de los de carácter internacional, por entender que las normas aplicables a uno y otro difieren fundamentalmente. Por las mismas razones, se ha regulado en capítulo aparte el trabajo aéreo, incluyéndose en el título cuanto se relaciona con la inspección de los servicios y el régimen de extinción de las autorizaciones, que en la ley 14307 constituían sus títulos XII y XIII. Por la importancia que revisten, han sido incluidas en un título especial las normas genéricas relativas a accidentes de aviación, sobre la base de los artículos que contenía la ley 14307. Los demás títulos del Código corresponden en su denominación a los consignados en la mencionada ley, con ligeras variantes. A cada uno de los artículos se ha agregado su concordancia con el texto de la ley 14307 y con el Proyecto de Ley de Aeronáutica Civil preparado por la Dirección Nacional de Aviación Civil en 1958 y, cuando se lo ha estimado necesario, se ha consignado también una breve nota explicativa.

**DENOMINACIÓN** Debe mantenerse el nombre del cuerpo legal en consideración, que debe seguir llamándose Código Aeronáutico. Algunos han propuesto sustituirlo por el de Ley de Aeronáutica Civil, lo cual pareció obtener especial preferencia en las iniciativas registradas entre los años 1958 a 1963. Pero, desde el punto de vista legal la palabra Código abarca todas las soluciones y problemas que, relacionados entre sí, se refieren a una especial actividad del hombre, en tanto que la palabra ley puede referirse a una actividad en general o a un aspecto parcial de ella. Se ha estimado más apropiado y conveniente mantener la denominación del Código Aeronáutico, pues el cuerpo legal proyectado constituye un conjunto de reglas orgánico, completo, homogéneo, sistemáticamente dividido y coordinado, relativo a la aeronáutica civil. Por otra parte, nada obsta a que, en nuestro país, este cuerpo legal se denomine Código Aeronáutico, aunque algunas personas hayan encontrado dificultad en ello, debido a que en la enumeración de los códigos de fondo que aparece en el art. 67 inciso undécimo de la Constitución Nacional de 1853, aquél, naturalmente, no figura. El estudio de los orígenes de este precepto constitucional demuestra que esa norma no es taxativa, lo cual significa que la existencia de los códigos no depende sólo de la letra constitucional. En la sesión de la Convención Constituyente de Santa Fe, ocurrida el 28 de abril de 1853, discutieron el art. 67 inciso undécimo del proyecto en debate los señores Gorostiaga y Zavalía. De sus palabras no surge la impresión de un sentido restringido, sino más bien ejemplificativo. Gorostiaga propuso como redacción final para este inciso: “dictar los Códigos Civil, Comercial, Penal y de Minería y especialmente leyes generales para toda la Confederación”. En consecuencia, el Congreso tendría a su cargo dictar los códigos y leyes para toda la Confederación. La Reforma de 1860, que dio la versión final de este inciso, no contradice ni enmienda el criterio expuesto. Intervinieron en ese debate los constituyentes Elizalde y Sarmiento y ninguno de los dos manifestó que la enumeración fuera exclusiva, ni tampoco sugirieron la imposibilidad de dictar otros códigos no enumerados. Tales las razones que fundamentan la denominación de Código Aeronáutico, mantenida en el texto.

**TÍTULO I: GENERALIDADES** El artículo primero del Código modifica el texto de la ley 14307, en lo que hace al ámbito de aplicación territorial, al eliminarse la mención de las líneas verticales que circunscriben el espacio aéreo. Con ello, se logra un concepto jurídicamente claro, que admite la utilización de los distintos procedimientos de que la técnica pueda valerse en el futuro para delimitar el espacio aéreo. En el mismo sentido, se ha circunscripto el ámbito de aplicación, extendiéndolo exclusivamente al espacio aéreo que cubre el territorio de la República y sus aguas jurisdiccionales y desestimando la posibilidad de reglar también todo cuanto atañe al espacio que, por encima del aéreo, se extiende más allá de éste. Se ha entendido que la regulación de cuanto se relaciona con la aeronáutica debe circunscribirse al medio aéreo exclusivamente, por cuanto es imposible intentar, en estos momentos, la sanción de las normas que regularán no sólo el “espacio” —genéricamente considerado— sino su utilización, los vehículos o naves espaciales, la situación legal de sus tripulantes, el régimen de responsabilidad, etcétera. Los vuelos espaciales están aún en la etapa de experimentación, aunque los éxitos logrados permiten entrever la posibilidad de una cristalización a corto plazo. Pero las normas jurídicas que deben regular esta actividad en su integridad, por el necesario carácter público de la materia, obligan a un exhaustivo estudio antes de propiciar soluciones concretas. Y en este sentido, parece prematuro propiciar la inclusión de tales normas en un sistema regulador de la actividad aeronáutica, suficientemente experimentada, conocida y desarrollada, tanto en el campo de nuestra legislación interna, como en el internacional. La ley 14307 limitaba su aplicación a las aeronaves privadas, tal vez por influencia del art. 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, al que la República Argentina ha adherido. No obstante tan importante precedente, se ha estimado conveniente ampliar el concepto de aeronáutica civil, por cuanto este Código debe regirla en su totalidad y esta actividad comprende no sólo la de las

aeronaves privadas, sino también la de las de policía y de aduana con la sola exclusión de los militares. Y aun a las militares alcanzan algunas de las disposiciones del Código, referentes a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento. Con respecto a la responsabilidad, la norma protege adecuadamente los intereses de los terceros en la superficie, por daños irrogados por aeronaves según el sistema previsto en el tít. VII, cap. III del Código, tanto sean ellas aeronaves privadas como públicas, incluidas las militares. El daño que se ocasiona al superficiario es el mismo cualquiera sea la calificación de la aeronave y no se advierte razón alguna para excluir del régimen de su reparación a los militares. El hecho es más evidente en el supuesto de los daños causados a los superficiarios por abordaje de dos o más aeronaves en el que una de ellas fuera militar; de acuerdo con la ley 14307, los daños ocasionados por la aeronave privada serían reparados conforme a su sistema, mientras que los causados por la aeronave militar lo serían conforme a las prescripciones del Código Civil. El texto del Código elimina esta diferencia que no encuentra justificación alguna y se ha llegado a esta solución, a pesar de que algunos han estimado que, en materia de responsabilidad, el Estado no puede limitar sus montos cuando él es el obligado a indemnizar. Sin embargo, las ventajas del sistema a favor del superficiario son tan manifiestas que se ha extendido el mismo a las aeronaves militares, pese a la limitación consiguiente del monto de la indemnización. Desde otro punto de vista, también se extiende a las aeronaves militares el régimen de responsabilidad por los daños causados a las personas o cosas transportadas, previsto en el tít. VII, cap. I del Código, dado que, por tratarse siempre éste de un transporte de carácter extraordinario y gratuito, puede regularse según la norma del art. 163 del Código. En las concordancias, se ha agregado la mención de la ley 17094 por cuanto, al ampliar los límites de las aguas territoriales argentinas, influye sobre el concepto y la extensión del territorio y, por ende, en el ámbito de vigencia del Código. Como se indica en la nota puesta al pie del art. 2 del Código, se ha juzgado necesario establecer una norma de solución para las lagunas del derecho y la aplicación de la ley supletoria. La ausencia de un precepto equivalente en la ley 14307 mereció más de una crítica de la doctrina, especialmente de los autores que sostienen la autonomía del Derecho Aeronáutico. El texto destaca, en esencia, esa autonomía, al precisar que, si una cuestión no estuviese prevista en este Código, se resolverá por los principios generales del Derecho Aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea y, si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o los principios generales del derecho común, teniendo en consideración la circunstancia del caso. La inclusión de esta norma genérica ha tornado innecesaria la existencia de normas aisladas de aplicación supletoria de la ley, contenidas en la ley 14307, las que han sido eliminadas. Como segundo párrafo del artículo, se ha agregado el texto del art. 226 del Anteproyecto, por entenderse que la referencia a la aplicabilidad del Libro Primero del Código Penal es complementaria del texto inicial del artículo. En la nota, también se ha incluido un segundo párrafo, que explica las razones que justifican la referencia al mencionado Libro del Código Penal.

## TÍTULO II: CIRCULACIÓN AÉREA

El título relativo a la circulación aérea sigue, en términos generales, las normas de la ley 14307 con algunas variantes. En primer lugar, se elimina el art. 9 de esta última. La altura de vuelo de una aeronave, tanto sobre una población como en descampado, se relaciona directamente con las normas relativas a la circulación aérea, cuya determinación y modificaciones futuras compete a la autoridad aeronáutica, según el texto del Código. Parece, pues innecesario mantener una norma como la mencionada, por cuanto la misma sólo hace referencia, precisamente, a esta regulación por parte de la autoridad aeronáutica. Lo mismo puede decirse con relación al art. 10 de la ley 14307, también suprimido, aunque por razones diferentes. El régimen de la echazón, en cuanto a la responsabilidad derivada de la misma hacia los terceros en la superficie, es materia regulada en el título respectivo del Código, cuyas normas serán de aplicación al producirse el hecho. En segundo lugar, se han incluido en este título distintas disposiciones que en la ley 14307 tenían otra ubicación, por razones metodológicas como se indica en las notas consignadas en cada artículo en particular. Se trata de disposiciones relativas a la circulación aérea que, por su naturaleza, deben ser agrupados sistemáticamente en este título. Asimismo, se mantiene el principio de la ley 14307, en cuanto a que las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deberán hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional. Pero, en atención a razones de interés de nuestro propio país se prevé la posibilidad de autorizar las operaciones desde un aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica y donde se cumplan las formalidades de fiscalización. El texto recoge así la experiencia de los últimos años en la Argentina, especialmente en cuanto a la posibilidad de autorizar operaciones desde ciertos aeropuertos o aeródromos que, aunque no declarados expresamente internacionales, pueden ser utilizados circunstancialmente como tales siempre que se presten los servicios de fiscalización correspondiente a la policía, a aduana y sanidad durante el período de la autorización. De esta manera, cuando necesidades de orden general hacen necesario el uso de aeropuertos o aeródromos de esa naturaleza, ello no importa efectuar una declaración formal de aeropuerto o aeródromo internacional, que obligaría a mantener con carácter permanente aquellos servicios de contralor, con los gastos que tal declaración comportaría. Concluida la necesidad que impuso el uso, los servicios de fiscalización son suprimidos. Dicha facultad se concede a la autoridad aeronáutica, a cuyo cargo se encuentra el control de los aeródromos y la que coordinará con las demás autoridades la prestación de los otros servicios. En el art. 13, se mantiene el principio fundamental que lo informa, es decir, la reserva para el Estado nacional de todo lo relativo a los servicios de protección al vuelo,

pero en previsión de necesidades futuras, surgidas de un eventual progreso técnico, imposible de prever en detalle pero fácil de imaginar, se ha facultado a la autoridad aeronáutica para convenir con empresas privadas la realización de aspectos parciales de aquéllos.

**TÍTULO III: INFRAESTRUCTURA** Las normas contenidas en el capítulo de aeródromos de la ley 14307, o sea los arts. 26, 27 y 28, por tratarse de materias relativas a la circulación aérea, han sido ubicadas en el tít. II del Código según se ha indicado precedentemente. De las modificaciones introducidas, la de mayor importancia es la que consigna la definición de aeropuerto. El texto califica como tales, a los aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen esa denominación. Es decir que dos son los elementos que posibilitan la calificación de aeropuerto: los servicios existentes en el mismo o la intensidad del movimiento aéreo. La reforma consulta la realidad que, en materia de aeródromos, ofrece el país. No todos los aeropuertos existentes tienen carácter internacional. Muchos de ellos son designados como aeropuertos aun cuando sólo son operados en vuelo de cabotaje, por la intensidad de su movimiento aéreo. De la misma manera, existen aeródromos que tienen carácter internacional, por cuanto en ellos se presten los servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros y están destinados, además, a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero. En consecuencia, tanto los aeródromos como los aeropuertos pueden ser o no internacionales conforme al texto del Código. Su calificación depende de los servicios que se presten y de su uso para vuelos internacionales o de cabotaje. Las mismas situaciones de hecho existentes en el país explican la obligación que se crea al propietario o usuario de todo lugar apto para la actividad aérea, que sea utilizado habitual o periódicamente para este fin, de comunicar esa circunstancia a la autoridad aeronáutica. No son estos aeródromos habilitados como tales, puesto que no reúnen las condiciones y características técnicas adecuadas. En la mayoría de los casos, los propietarios o usuarios de estas pistas ni solicitan su habilitación ni lo desean y son utilizados casi exclusivamente por sus dueños para satisfacer sus necesidades de traslado a través del extenso territorio nacional. Sin embargo, se ha entendido de interés para la autoridad conocer esos lugares aptos para la actividad aérea, puesto que eventualmente pueden ser utilizados en caso de emergencia. Por lo demás, ese conocimiento posibilitará su indicación en la cartografía aeronáutica y su difusión a los fines de uso de emergencia. He aquí el fundamento de la obligación de denunciarlos a la autoridad aeronáutica impuesta por la norma. El capítulo relativo a las limitaciones al dominio contenido en la ley 14307, ha sido materia de fundamentales modificaciones. El texto de la ley 14307 respondía a la anterior política seguida en materia de explotación de los aeródromos en cuya virtud, prácticamente, éstos debían ser de propiedad del Estado. En consecuencia, las normas contenidas en aquella ley habían sido destinadas a regular los aeródromos estatales y los bienes circundantes a éstos. No otra cosa significaba, entre otras, la declaración genérica de utilidad pública y la posibilidad de la expropiación de los bienes necesarios para el establecimiento de aeródromos y sus ensanches, los aeródromos ya establecidos y sus instalaciones auxiliares. La nueva política aérea fijada por el Estado, mediante el decreto-ley 12507/1956 (ley 14467) permite ahora a particulares y sociedades ser explotadores de aeródromos públicos. Siguiendo esa orientación, el Código contiene las normas que hacen posible su cumplimiento. Si es el Estado quien desea establecer o explotar un aeródromo público nuevo, o si es necesario efectuar ampliaciones en alguno existente de propiedad estatal, por aplicación de la Ley de Expropiación vigente se encontrará el camino adecuado para ello, con arreglo a disposiciones expresas de la Constitución Nacional. Si por el contrario, es un particular quien desea establecer o explotar un aeródromo público, previo a su habilitación, deberá convenir con los propietarios vecinos la eliminación de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la delimitada por la superficie de despeje de obstáculos, determinada para dicho aeródromo, si existieren. El Código ha definido esa superficie de despeje de obstáculos como las áreas imaginarias, oblicuas u horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, y tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea. En las áreas cubiertas por la proyección vertical de la superficie de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies ni constituir un peligro para la circulación aérea. Estas son las limitaciones al dominio que legalmente se establecen a fin de posibilitar la circulación de las aeronaves y lograr la seguridad de vuelo necesaria e imprescindible para ello. Determinada por la autoridad aeronáutica la superficie de despeje de obstáculos de un aeródromo público existente o que se construya surgirán las limitaciones al dominio de los predios circunvecinos al aeródromo, en tanto y en cuanto esa superficie de despeje de obstáculos puede verse afectada por construcciones, estructuras o instalaciones de cualquier naturaleza existentes o que se construyan en el futuro, dado que éstas no podrán tener una altura mayor a la limitada por dichas superficies y constituir un peligro para la circulación aérea. El capítulo se complementa con una norma en virtud de la cual, una vez aprobada la superficie de despeje de obstáculos, toda infracción a las mismas obliga al propietario del aeródromo a intimar la eliminación del obstáculo. Si esa intimación no diere resultado deberá requerir su demolición o supresión por la vía judicial correspondiente, no dando ello lugar a indemnización.

**TÍTULO IV: AERONAVES** En este título, se han introducido numerosas modificaciones tanto formales como de fondo, a fin de responder a las actuales necesidades de la actividad aérea. Ante todo, conviene señalar que no se ha modificado sustancialmente la definición de "aeronaves", pese a las

implicancias que puedan surgir de la aparición de vehículos que derivan su sustentación del llamado “colchón de aire”; no obstante, estimándose que éstos se encuentran aún en un estado experimental, se ha preferido omitir su consideración en el Código. En cambio, consecuente con el texto del art. 1 del Código, se ha precisado que se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio “aéreo”, calificación que se agrega al texto de la ley 14307. En el aspecto metodológico, se han eliminado algunos capítulos, reagrupado sus normas, con el objeto de lograr una mejor sistematización. Así, el actual cap. III comprende principios que, anteriormente, estaban dispersos en los caps. III, V y VI, del título IV de la ley 14307, pese a referirse todos ellos a una misma cuestión. Asimismo, igual criterio se ha seguido con el actual cap. V, que reúne los anteriores caps. IV y VII, que abarcaban normas referentes a la propiedad. En cambio, el actual cap. IV, que versa sobre el Registro Nacional de Aeronaves, contiene sólo parte de las normas del anterior cap. IV, habiéndose incluido el resto en el cap. III. Esta separación tiene por objeto poner de manifiesto los dos tipos de funciones que cumple el Registro. Por una parte, persigue un fin público, al determinar la nacionalidad de las aeronaves que se inscriben en él, facilitando al Estado el conocimiento de su flota aérea, su control, etcétera, a fin de cumplir con las exigencias de la navegación aérea, en orden a la seguridad pública y el interés general. Pero, por otra parte, también tiene una finalidad estrictamente privada de protección a terceros y de publicidad de los derechos, a fin de salvaguardar los legítimos intereses privados comprometidos en los actos jurídicos que se celebren con relación a aeronaves. En el art. 41, se han introducido dos modificaciones, una referida a las aeronaves en construcción y otra que concreta a los motores de aviación la referencia más genérica contenida en el anteproyecto y en la ley 14307, que comprendía a todas las partes componentes de la aeronave. La finalidad de la última consiste en permitir la estructuración de un régimen de derechos hipotecarios referido a los motores, que contemplen necesidades actuales de la aviación, especialmente aerocomercial, al permitirse utilizar a aquéllos para disponer de créditos con garantía real. En cuanto a las aeronaves en construcción, se admite su inscripción a todos los fines que pudieren resultar pertinentes y no sólo, como se establecía anteriormente, a los efectos de poder ser objeto de hipoteca. De ahí que en el inciso 2 del art. 45, se haya incluido a los motores. Asimismo, en el inciso 6 de la misma disposición se ha reemplazado el término “utilización” por “locación”. Esta última modificación responde a una mayor precisión jurídica: la locación transfiere la calidad de explotador de la aeronave, efecto que no producen otros contratos de utilización. La inscripción en el Registro es indispensable para aquellas convenciones que modifican el título de explotador, ya que sobre esta figura se estructura integralmente el régimen de la responsabilidad aeronáutica. El cap. VIII de la ley 14307 ha dado ahora origen a dos capítulos diferentes, según las instituciones sobre las que legislan. La hipoteca y los privilegios son de instituciones jurídicas diferentes y, por lo tanto, es de buena técnica legislarlos por separado. En este aspecto, fue de suma utilidad el texto preparado por la Sección Derecho Aeronáutico del Instituto de Derecho Comercial de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. En particular, la materia de privilegios fue ampliada notablemente, concordando sus normas con las del Convenio de Ginebra de 1948 sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, a fin de evitar una colisión entre las disposiciones internas e internacionales que rigen el tema. En materia de hipotecas, la reforma de mayor interés se refiere a la regulación de la constitución de dicho derecho real de garantía cuando tiene por objeto a los motores que integran el grupo motopropulsor de las aeronaves. En el Código vigente, existía la posibilidad de inscribir a los motores y otras partes componentes de las aeronaves, pero no se reglamentaba el tema de manera de prevenir cualquier colisión de derechos entre un acreedor protegido con hipoteca sobre una aeronave y un titular de igual garantía sobre los motores de la misma. En el nuevo texto, la posibilidad de inscripción se reduce a los motores –en la nota al art. 41 se aclara que se trata únicamente de aquellos que integran el grupo motopropulsor– lo que permite concretar los niveles mínimos de seguridad jurídica compatible con las exigencias de las garantías reales: aquéllos admiten una individualización perfecta y sobre esta base indispensable se organiza un sistema que permite distinguir a las aeronaves y sus motores como bienes susceptibles de hipoteca y soluciona los posibles conflictos de intereses y derechos entre el acreedor hipotecario de la aeronave y el de los motores. De admitirse la accesión pura y simple de estos últimos a la aeronave, por su sola instalación, se perjudicaría al titular del derecho de garantía sobre aquéllos, y, a su vez, de permitirse el retiro de los motores que tuviera instalados la aeronave, en caso de ejecución de la hipoteca sobre ésta, resultaría afectado el derecho del acreedor garantizado por ella. De aquí la necesidad de estructurar un régimen que cubra a ambos titulares. A tal efecto, se determina que, si los bienes hipotecados son motores, el deudor debe notificar a su acreedor la aeronave en que será instalado y el uso que se hará de ello y, también, se establece que la hipoteca de motores mantiene sus efectos aunque sean incorporados a una aeronave hipotecada a favor de distinto acreedor. Por otra parte, en nota se aclara que la hipoteca de la aeronave se extiende a todas sus partes y que los contratantes pueden convenir la accesión respecto a los motores que se instalen como recambio en aquélla. La inscripción de los diversos gravámenes en el Registro permitirá, en todo momento, a los diversos acreedores interesados ubicar perfectamente sus respectivos derechos. Con el fin de simplificar el funcionamiento de la institución y afirmar la seguridad jurídica, tanto de los deudores como de los terceros, sin perjudicar a los acreedores, se determina que la extinción de la hipoteca tiene lugar de pleno derecho y, asimismo, se opta por el plazo de siete años que se ajusta al término

ordinario de amortización de las aeronaves. También el cap. IX de la ley 14037 ha sido modificado en el nuevo texto; el contenido de aquél se divide en dos capítulos, que tratan sucesivamente del explotador y de la locación de aeronaves. Resulta conveniente proceder en esta forma a fin de acordar la debida relevancia a la figura del explotador de la aeronave; todo el régimen de la responsabilidad aeronáutica gira alrededor de ella, circunstancia suficiente para demostrar la importancia capital que reviste en la materia y justificar que se le dedique un capítulo autónomo. El concepto de explotador proviene del Convenio de Roma de 1933, y fue incluido, también, en la ley 14307. El nuevo texto lo mantiene casi integralmente: sólo le agrega la calificación de la legitimidad para precisar más exactamente su significado. Otra reforma sustancial consiste en dedicar un capítulo a la locación de aeronaves: en el Código vigente, se hacía mención a la utilización sin tipificar ninguno de los contratos particulares incluidos en tal categoría. La imprecisión reinante, a la época de su sanción, aún en el ámbito doctrinario, en cuanto a la calificación exacta de tales figuras, justificaba la posición adoptada en aquella ley, cuya aplicación, por otra parte, no ofreció dificultades prácticas. Sin embargo, la elaboración doctrinaria ha avanzado notoriamente desde entonces y, en el estado actual de la evolución jurídica, permite ya la tipificación definida de la locación de aeronaves, contrato que interesa muy particularmente, como se dijo, por producir la transferencia del carácter del explotador. Esta solución reviste importancia práctica, pues permite limitar a la locación la exigencia de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, sin requerirla para cualesquiera otras especies de contratos de utilización, que por no producir la transferencia mencionada no justifican la imposición de aquella formalidad. En cuanto al régimen de la locación, se determina que este contrato puede ser acordado en dos formas diferentes, que obligan, ambas, al locador a mantener la aeronave en condiciones de ser utilizada durante todo el tiempo de vigencia del convenio y se aclara que la locación de aeronaves equipadas y tripuladas sólo exige la entrega de aquélla, sin agregar la locación de obra accesoria. Debe destacarse que el Convenio de Ginebra de 1948 incluye a la locación cuya duración supere los seis meses entre los derechos que deben tener reconocimiento internacional, lo cual, en virtud de la ratificación de dicho Convenio por la República Argentina, aconseja su regulación en el Código. Asimismo, cabe señalar la inclusión en el Código de algunos importantes agregados: el primero, al caracterizar la naturaleza jurídica de las aeronaves, el segundo referido a su venta condicional y el tercero a su abandono. Al ubicar jurídicamente a las aeronaves, a la expresión “cosas muebles” se ha agregado el calificativo “registrable”. En el Derecho Civil contemporáneo, la distinción entre cosas muebles e inmuebles ha perdido parte de su fundamental relevancia anterior, ante el crecimiento de la importancia y el valor de los bienes mobiliarios y la modificación de las condiciones económicas de la sociedad. En su lugar surge, cada día con mayor relieve, la clasificación de las cosas según la posibilidad de ser inscriptas en registros o no. En la Argentina, ya el Proyecto de Reforma al Código Civil de 1936 había organizado un sistema de registro para ciertas cosas muebles, que implicaban la opción por el criterio más moderno. Por otra parte, en el ámbito del Derecho Aeronáutico, la registrabilidad de las aeronaves ha tenido desde sus comienzos valor primordial y ha servido para vincular aspectos públicos y privados, ya que los primeros exigen la matriculación, que fija la nacionalidad de aquélla. Con la venta condicional de aeronaves y la posibilidad de su matriculación, se introduce una excepción sustancial en el sistema de la ley 14307, que exigía la plena titularidad del derecho de propiedad en quien solicita la matriculación e inscripción de una aeronave en el Registro Nacional. Esta excepción se hace indispensable cuenta habida del enorme valor de las aeronaves, especialmente de las dedicadas al transporte, de manera que su compra debe constar con una financiación, efectuada normalmente a través de las propias fábricas productoras o de los vendedores habituales de aeronaves. En el orden internacional, este tipo de operaciones se realiza al amparo de instituciones jurídicas originales e ingeniosas, derivadas del “common law” y que no tienen correspondencia en las legislaciones latinas. Básicamente, en todas estas operaciones la garantía del pago se instrumenta mediante la retención, por parte del vendedor, de la propiedad de la aeronave hasta tanto se haya pagado la totalidad del precio, lo que impide –si el vendedor está domiciliado en el exterior– que la aeronave pueda matricularse en la República Argentina. Este problema de los diversos sistemas de garantía se ha hecho sentir desde tiempo atrás en el ámbito internacional y, como expediente para darle una solución, surgió el Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, firmado en Ginebra en 1948 y que nuestro país ratificó por decreto-ley 12339/1958. Pero, para que la solución sea integral no basta el simple reconocimiento de tales operaciones celebradas en el exterior, tal como lo establece el Convenio de Ginebra, sino que se hace indispensable posibilitar la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves de las adquiridas bajo estas instituciones, a fin de permitir el equipamiento de las empresas argentinas con material de vuelo moderno y reditivo. Con este objeto, el decreto-ley 12627/1957 permitió, durante un lapso de tres años, la inscripción provisoria de aeronaves adquiridas bajo ese régimen, siendo prorrogada su vigencia por otro período igual por la ley 15779. La vigencia de esta norma resultó beneficiosa para las empresas nacionales pues le permitió reequiparse adecuadamente recurriendo a la financiación externa y por ello se estima conveniente su inclusión definitiva en la legislación aeronáutica argentina. En principio, el régimen se aplica sólo a las aeronaves de más de seis toneladas de peso máximo, porque el valor de las de menor desplazamiento no justifica la utilización de este tipo de garantía; no obstante, se lo ha admitido también para las aeronaves de menor peso cuando éstas estén dedicadas a un servicio de transporte aéreo

regular, porque tratándose de un servicio público es menester darle todas las facilidades para que cuente con el material más moderno y adecuado y porque, además, en esos casos la operación comprende habitualmente varias aeronaves. Se admite la vigencia de la institución tanto para las adquisiciones hechas en el extranjero como para las referidas aeronaves ya matriculadas en el país; hasta el presente, las sucesivas disposiciones legales, que habían regulado este tema, sólo habían tomado en consideración a las primeras, pero se estima conveniente extender la solución a las segundas, para facilitar a los propietarios vendedores de aeronaves argentinas la obtención de una garantía eficaz y ponerlos en pie de igualdad con quienes enajenan máquinas de nacionalidad extranjera. En la adquisición de aeronaves foráneas, se exige que el contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de aquella, mientras que el pacto de reserva de dominio, legislado en el Código Civil, sirve de base para el régimen estructurado para las argentinas, en el cual se ha señalado para precisar mejor los efectos del acto, que deberá ser juzgado como hecho bajo condición resolutoria. En cuanto al abandono de aeronaves, se trata de una institución radicalmente nueva, que responde en particular a las características geográficas propias de buena parte del territorio argentino, que permite la operación de aeronaves sin ser sometidas a control alguno y que, como consecuencia, implica la periódica aparición de aeronaves cuyo propietario o bandera se ignoran y que permanecen abandonadas, deteriorándose rápidamente. Por esta razón, se ha proyectado un sistema que permita evitar esos deterioros y, al mismo tiempo, dar a las aeronaves un destino útil. Por último, se ha eliminado el cap. XI –Industria– por tratarse de una materia política y, en cuanto a tal, ajena al contenido del Código.

**TÍTULO V: PERSONAL AERONÁUTICO** El título relacionado con el personal aeronáutico, que lleva la numeración que tenía en la ley 14307, está tomado íntegramente de la misma. Las modificaciones de fondo, formales y de ubicación se reseñan en las notas consignadas al pie de cada uno de los artículos, como explicación y fundamento de las mismas, a los efectos de su interpretación. La más destacada de las modificaciones la constituye, sin duda, la obligación de que el comandante de la aeronave deba ser un piloto habilitado para conducirla; esto es, que tenga título habilitante para conducir la aeronave de que se trata. La ley 14307 no lo establecía expresamente, determinando que toda aeronave en el servicio de transporte debía tener a bordo una persona investida de las funciones de comandante. No obstante ello, en la práctica, la designación de comandante de una aeronave recaía siempre en un piloto habilitado para conducirla. Y ello resulta comprensible por razones obvias. La responsabilidad de las funciones de comandante de aeronave exige la capacitación técnica de éste para su conducción. En consecuencia, se recoge así una práctica constante en nuestro medio que, por lo demás, también está impuesta en la mayoría de las legislaciones aeronáuticas extranjeras más recientes.

**TÍTULO VI: AERONÁUTICA COMERCIAL** La denominación de Aeronáutica comercial de este título es una novedad del Código. Se integra con los títs. VII –Transporte aéreo–, VIII –Explotación de servicios aéreos–, XII –Inspección– y XIII –Caducidad– de la ley 14307 y artículos nuevos, cuyo origen se indica en cada caso en las concordancias de los textos. La aeronáutica comercial no está integrada solamente por los servicios de transporte aéreo, únicos regulados en forma orgánica en la ley 14307. Ante la casi imposibilidad de dar una definición del trabajo aéreo, se opta por hacerlo por exclusión, a cuyo fin se da un concepto del servicio de transporte aéreo. Asimismo, se definen en el Código los servicios de transporte aéreo interno e internacional y los regulares y no regulares. El propósito general es reunir en un solo título a todas las actividades comerciales aéreas, siguiendo, en general, la orientación fijada por diversos decretos-leyes y decretos, sancionados con posterioridad a la ley 14307, tales como el 12506/1956, el 1256/1957, el 6667/1973, etcétera, en los que se concretó un cambio sustancial en la orientación del Estado nacional en materia de explotación de servicios aéreos comerciales, tal como se ha puesto de manifiesto en esta Exposición de Motivos, al fundamentar la necesidad de la reforma de la ley 14307. De este modo, se posibilita la explotación de servicios de transporte aéreo a entidades constituidas en cualquiera de las formas autorizadas por las leyes nacionales, al igual que a personas que mantengan su domicilio real en la República. Con ello, se sustituye el monopolio estatal de la explotación de servicios de transporte aéreo a que, prácticamente, se refería el texto de la ley 14307. El Código, en esta materia, recoge así también la experiencia habida en nuestro país desde la sanción del decreto-ley 1256/1957 al incorporarse la mayoría de sus disposiciones que la práctica ha demostrado eficientes y acertadas. También, se ha ampliado la facultad de la autoridad aeronáutica de permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera, que actualmente se limita a los casos de urgencia técnica, por las razones consignadas en la nota del art. 107 y se ha redactado una nueva nota, que va al pie del art. 110, a los efectos de aclarar los alcances de los contratos de intercambio de aeronaves. En lo demás y en cuanto ha sido posible, el Código adopta también varias de las modificaciones que el Protocolo de La Haya de 1955 introdujo al Convenio de Varsovia de 1929, conforme se indica en las notas respectivas.

**TÍTULO VII: RESPONSABILIDAD** El Código no introduce innovaciones en esta materia en lo referente a los principios generales que regulan la responsabilidad del explotador, según se irroguen los daños a pasajeros o cosas transportadas o a terceros en la superficie. Diversas son, sin embargo, las modificaciones introducidas, de mera forma algunas y de fondo otras, para cubrir lagunas que presentaba la ley 14307 y para adaptar la materia a la restante legislación vigente o a convenios internacionales posteriores a la redacción de aquella, tales como el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie, suscripto en Roma en 1952 y el Protocolo que modifica el Contrato para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de

Varsovia, firmado en La Haya en el año 1955. La modificación más importante que el título introdujo es, tal vez, la que se refiere al sistema que adopta para establecer los montos a los que limita la responsabilidad del transportador y del explotador en los distintos supuestos: se introduce como unidad de valor al argentino oro. Se pretende lograr, con ello, un concepto fluctuante que absorba toda desvalorización que pueda sufrir el signo monetario argentino de curso legal y evite la desactualización de los montos indemnizatorios y las diferencias injustificadas entre las indemnizaciones a abonar según se produzcan los daños en el transporte interno o en el internacional. En lo que respecta a otras modificaciones que el título introduce al texto de la ley 14307, se modifica en el cap. I el artículo referente a la exención de responsabilidad del transportador, suprimiéndose la enumeración ejemplificativa para adaptar el texto al Protocolo de La Haya de 1955, eliminándose el principio del derecho común que el mismo contenía; se extiende al transporte de cosas la posibilidad de fijar un límite mayor de responsabilidad que el establecido en la ley 14307; se impide el acogimiento del transportista a las prescripciones que excluyen su responsabilidad en los casos en que los daños provengan de su dolo o del de sus dependientes, para adecuar el texto al Protocolo de La Haya de 1955; se determina concretamente la devolución a efectuar por el transportador al pasajero cuando la no concurrencia de éste para participar en el viaje no perjudica a aquél; se regulan los casos de transporte sucesivo que habrán de considerarse como transporte único de acuerdo a la solución del Protocolo de La Haya de 1955; se modifica el sistema de responsabilidad de los transportadores sucesivos para adecuarlo a los principios de la Convención de Varsovia de 1929 cuyo texto no fue modificado por el referido Protocolo; se regla el caso en que el transporte es contratado por un transportador y ejecutado por otro, conforme a los principios del Convenio de Guadalajara de 1961 y, finalmente, se modifica el sistema para soportar las pérdidas sufridas por echazón, cuando ella ha beneficiado a la aeronave o a las cosas transportadas, para adaptarlo a los principios establecidos por el Código de Comercio para casos semejantes. En el cap. II, se modifican sus disposiciones con el fin de adaptarlas a los principios del Convenio de Roma de 1952, eliminándose la mención de la hipótesis de solidaridad entre explotador y transportador por cuanto ella resulta de una cláusula expresa contenida en el cap. VIII del tít. IV. También se aclara que la responsabilidad puede surgir cuando el daño fue causado por una cosa arrojada y no sólo por una caída de la aeronave y, asimismo, por el ruido anormal de aquélla. En el cap. III, se concreta la responsabilidad del transportador en caso de transporte gratuito, fijándose la limitación de la misma y la posibilidad y forma de que ella pueda ser eximida o fijada en un límite menor; la exclusión de responsabilidad del transportador en el transporte gratuito se rige en la misma forma adoptada para el transporte oneroso. El cap. IV se divide en tres secciones con el objeto de precisar debidamente el concepto del abordaje y establecer un distingo según que los daños por él producidos se irroguen a personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie, siguiéndose el criterio fijado por el Comité Jurídico de la OACI en setiembre de 1954. Ello por cuanto es razonable diferenciar entre los daños sufridos por personas o cosas transportadas, que deberán repartirse desde que ellas se encuentren a bordo de la aeronave, y los que se causen a terceros en la superficie, concepto que requiere necesariamente que la aeronave se encuentre en vuelo, ya que en caso contrario, jugarán los principios comunes en materia de responsabilidad. Dicho distingo es, por otra parte, el que surge de las disposiciones de los caps. I y II de este título. **TÍTULO VIII: BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO** El título contiene diversas modificaciones de forma tendientes a aclarar sus conceptos. Las enmiendas de fondo tienden a ampliar la obligación de proceder a la búsqueda, asistencia y salvamento, para proporcionar un mayor socorro a las aeronaves accidentadas o en peligro y a las personas o cosas que se hallen a bordo de las mismas. Así, se extiende la obligación de colaborar en estas operaciones a las aeronaves públicas, las militares inclusive, puesto que nada justifica exceptuarlas de ella y porque, en muchos casos serán las que se encuentren en mejores condiciones para hacerlo. En este supuesto, los explotadores de las aeronaves y los propietarios de los bienes socorridos o salvados sólo están obligados a indemnizar los gastos y daños producidos a las aeronaves públicas, con motivo de las operaciones realizadas, ya que el Estado no puede perseguir fines de lucro con la ejecución de las mismas. En la misma forma, se extiende al comandante de aeronave, se halle o no en vuelo, la obligación de colaborar en la búsqueda de aeronaves accidentadas o en peligro, de que se hallaba exceptuado por la ley 14307. Se contempla asimismo la posibilidad de que la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves se realicen por medios terrestres o marítimos, hipótesis que tampoco estaba prevista en la ley 14307. **TÍTULO IX: INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN** La ley 14307 contenía solamente dos normas sobre esta cuestión en su título final. Pero se ha creído conveniente tratar en un título especial todo lo referente a la investigación de accidentes de aviación, teniendo en cuenta las dificultades planteadas en la práctica y la importancia preponderante que reviste en el mejoramiento de las condiciones de seguridad de la actividad aérea. El alto grado de seguridad y eficiencia logrado en la actualidad –en particular en el ámbito de transporte aéreo– es el resultado de una permanente tarea de investigación, análisis y prevención, que en gran medida se basa en el estudio de las causas de los accidentes de aviación. Por ello, se han establecido en este título los principios generales que rigen esta tarea, teniendo especial cuidado en determinar con exactitud las facultades que posee la autoridad encargada de efectuar la investigación. Así, se ha convertido en carga pública la obligación de prestar colaboración, declarar y facilitar documentación a la autoridad encargada de la investigación del accidente, asegurándose que los restos del mismo –base

fundamental para determinar sus causas— no sean removidos antes de la intervención de los investigadores, quienes son los únicos facultados para liberar los restos. Cabe señalar que no se ha considerado conveniente incluir una definición de accidentes de aviación, pues la dada en el art. 26 de la Convención de Chicago se encuentra en vigor de la República Argentina. **TÍTULO X: SEGUROS** Se ha seguido, en general, el criterio de la ley 14307, pero se amplía su ámbito de aplicación, pues el texto de dicha ley limitaba la obligatoriedad del seguro a los “transportadores aéreos”, lo que obviamente es erróneo, pues algunas de las responsabilidades establecidas en el tít. VII son ajenas totalmente al transporte y nacen a cualquier tipo de actividad aérea; así, por ejemplo, el seguro del personal navegante, contra daños a terceros en la superficie y por daños causados por abordaje. Con el mismo objeto, en cuanto a las aeronaves extranjeras, la obligación de contratar seguros no se limita a las empresas de transporte aéreo, sino que alcanza a cualquier aeronave extranjera que circule en el espacio aéreo nacional. No obstante, en este caso, las posibilidades de reemplazar el seguro por otro tipo de garantía son más amplias que en el supuesto de las aeronaves nacionales, pues el nuevo texto se remite a cualquier garantía o sistema que admita la ley del país de la bandera. Por último, teniendo en cuenta que en ningún caso una aeronave debe operar sin estar debidamente cubierta por seguros, se ha incluido una norma que prorroga a aquéllos cuya expiración se produzca durante el vuelo. Cuenta habida de la velocidad de las aeronaves actuales, esa prórroga será siempre muy breve y no incidirá en forma gravosa sobre las condiciones de la póliza, ofreciendo en cambio la ventaja de mantener una cobertura permanente de los riesgos. **TÍTULO XI: LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA** En general, no se ha innovado en esta materia, por cuanto la práctica ha demostrado la bondad de las normas contenidas en la ley 14307. En este sentido, cabe destacar que ésta tenía en este campo su fundamento en una norma constitucional explícita, mientras que el texto actual llega a la misma solución por vía de interpretación de la cláusula que regula el comercio internacional e interprovincial, contenida en el inc. 12) del art. 67 de la Constitución Nacional (\*). (\*) Se refiere a la Constitución de 1853. Por otra parte, las características de la actividad aeronáutica hacen imposible cualquier otra solución. La única modificación fundamental al régimen de la citada ley ha sido la inclusión de una norma referente al sistema de otorgamiento de servicios comerciales aéreos. Tratándose de materia comercial, los preceptos constitucionales determinaban que la legislación de fondo está reservada a la Nación, lo que impide, obviamente, que su aplicación en cada caso concreto pueda ser efectuada por los órganos de los Estados Provinciales. Por último, se ha dado un nuevo ordenamiento a los diferentes artículos dentro del Código, a fin de seguir un orden lógico más adecuado. **TÍTULO XII: FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO** El principio en virtud del cual la autoridad aeronáutica es responsable del ejercicio del poder de policía se mantiene. Pero, siguiendo en este aspecto los lineamientos de la ley estadounidense de 1958, se le otorgan facultades más amplias, a fin de asegurar un ejercicio sin traba de sus funciones. La amplitud de esas facultades se justifica por cuanto las normas aeronáuticas son de orden público y porque —en particular en lo que se refiere a circulación aérea— la seguridad general se encuentra afectada. Por lo demás, se ha respetado el cuerpo de las normas de la ley 14307, cuya aplicación práctica no había suscitado inconvenientes. **TÍTULO XIII: FALTAS Y DELITOS** En este título se ha seguido en general el sistema adoptado en el título similar de la ley 14307. Pero, en el cap. “Faltas” se han incluido varias normas que, pese a su carácter de fondo, estaban comprendidas en los textos reglamentarios; esto es particularmente importante en ciertos aspectos procesales que inciden muy directamente sobre el fondo, cuya falta de regulación en la ley sustantiva puede significar una inseguridad para los administrados. No obstante las razones que abonarían la inclusión en el Código de un catálogo de faltas, se ha preferido dejarlo referido a la reglamentación, porque el constante proceso evolutivo de la aviación hace posible la aparición de hechos que resulta ahora imposible prever, requiriéndose, por lo tanto, que la norma que los regule sea más flexible que una ley. En cuanto a los delitos, puede advertirse que existen dos corrientes de opinión: la de los que creen que deben encontrarse únicamente en el Código Penal y la de aquéllos que piensan que, por la especialidad de la materia, ellos deben estar tipificados y sancionados en el Código Aeronáutico. Si bien la mayoría de ellos deberían incluirse en la ley represiva común, es imprescindible que algunos figuren en este Código, ya sea porque no han sido previstos en el Código Penal o bien porque su relación con los actos aeronáuticos en general es tan íntima que aconseja que formen parte de este articulado. Para la tipificación de las nuevas figuras incluidas en el texto, se ha partido del hecho de que la aeronave es potencialmente un arma capaz de causar los mayores estragos y, en consecuencia, la peligrosidad que revela quien la utiliza con imprudencia y violando las normas que rigen la actividad aérea es mucho mayor que —por dar un ejemplo típico— la de quien incurre en el delito del art. 84 del Código Penal. Si bien la actividad aérea es sustancialmente segura y los riesgos que en ella se corren no son mayores que los existentes en otros medios de transporte —e incluso, en algunos casos, son menores—, no puede ignorarse que suscita un riesgo específico que sólo puede ser eliminado mediante un control severo de las aeronaves y del personal navegante. Toda violación a esas normas implican un aumento de la cuota de riesgos inherente a la actividad aérea y, en consecuencia, debe ser reprimida como delito en peligro. Estas consideraciones explican la inclusión de una serie de delitos, basada en los doce años de aplicación de la ley 14307 y los seis años que lleva vigente el decreto 10637/1960. Con respecto a esta última norma, algunos hechos se han revelado reiteradamente como factores desencadenantes de accidentes de aviación, lo que ha

provocado su transformación de falta en delito, cuenta habida de la peligrosidad de sus autores. Se han incluido como delitos el acto de eliminar o adulterar marcas en las aeronaves y el de la conducción de éstas en tales circunstancias por las graves consecuencias que ellos pueden tener y porque se encuentran reprimidos en otras legislaciones aeronáuticas muy valiosas. También se sanciona expresamente el cruce de fronteras por lugares distintos a los indicados cuando tiene lugar clandestina o maliciosamente.

**TÍTULO XIV: PRESCRIPCIÓN** En este título se ha modificado el art. 227 que seguía fielmente el texto del art. 179, inc. 2 del Código Aeronáutico (ley 14307). Los estudios practicados por los países con respecto al abordaje aéreo y forma de la prescripción de las acciones emergentes, aconsejan la modificación introducida. En los trabajos del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (reunión realizada en Montreal, 1954) se advierte la necesidad de dejar claramente fijado el comienzo del plazo de la prescripción de la acción de repetición de las sumas que un explotador se haya visto obligado a abonar en lugar de otro. Se ha considerado necesario separar el supuesto en que exista juicio (entre el damnificado y el operador), en cuyo caso el plazo de seis meses comenzará a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial, del supuesto en que éste no haya sido indicado, en el cual el plazo comenzará a contarse desde la fecha del pago (efectuado por el operador en favor del damnificado). Pero por si hubiera dificultad para fijar la fecha de aquél, se ha establecido la de dieciocho meses a contar desde el abordaje. Este plazo responde a que el mismo involucra el de un año establecido para la acción de reparación (art. 228, inc. 3) y el de seis meses establecido para la acción de repetición. La solución se acerca más al texto surgido de la XV reunión del Comité Jurídico de OACI (art. 15) realizada en Montreal año 1964.

**TÍTULO XV: DISPOSICIONES FINALES** El título de Disposiciones Finales contiene dos artículos nuevos no previstos en la ley 14307. El primero de ellos se relaciona con el uso y aplicación de las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales en que la Nación sea parte, impuestas por razones de uniformidad internacional. El segundo, a la información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, que deberá ser aprobado y autorizado por la autoridad aeronáutica, ajustándose a las disposiciones vigentes y a los convenios sobre la materia en que la Nación sea parte, por iguales razones de uniformidad internacional que hacen, por lo demás, a la seguridad del vuelo. Finalmente, la ley 14307 contenía dos disposiciones relativas a las entidades que desarrollan actividades aéreas deportivas, que han sido sustituidas por el artículo del Código que lleva el número 234 y que regula los principios generales relativos a la institución de los aeroclubes. Debe agregarse que la norma del art. 206 de la ley 14307 constituía, por su esencia, una de las que integran la política aérea del Estado, que, por su naturaleza, debe ser instrumentada en otro cuerpo legal distinto del Código Aeronáutico y que ya se encuentra prevista en el decreto-ley 12507/1956 (ley 14467). En cuanto a las previsiones del art. 207 de la ley 14307, se trata en algún caso de normas ajenas al contenido específico del Código Aeronáutico y, en lo demás, de supuestos reglamentarios sin jerarquía para ser incluidos en su texto. Fdo.: Federico Videla Escalada - Néstor Heriberto Errecart - Héctor Perucchi.

**CONRADO ETCHEBARNE (h) LEY 17285** Buenos Aires, 17 de mayo de 1967. En uso de las atribuciones conferidas por el art. 5 del Estatuto de la Revolución Argentina, El Presidente de la Nación Argentina sanciona y promulga con fuerza de ley:

**CÓDIGO AERONÁUTICO**

**TÍTULO I: GENERALIDADES**

**Art. 1.-** Este Código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares. Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que correspondan.

*Nota del codificador:* Se refunden los textos de los arts. 1 y 2 de la ley 14307 para precisar debidamente el ámbito de aplicación del Código.

**Art. 2.-** Si una cuestión no estuviese prevista en este Código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutica y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso. Las normas del Libro Primero del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este Código, en cuanto sean compatibles.

*Nota del codificador:* Se ha juzgado necesario establecer una norma de solución a las lagunas del derecho y a la aplicación de la ley supletoria. El segundo párrafo, que concuerda con el art. 48 del decreto 2191/1966, remite al Libro Primero del Código Penal en forma específica, por contener éste las normas generales que reglan la materia.

**TÍTULO II: CIRCULACIÓN AÉREA**

**CAPÍTULO I: PRINCIPIOS GENERALES**

**Art. 3.-** El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente. El tránsito será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad aeronáutica establecerá las normas generales relativas a circulación aérea. Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

*Nota del codificador:* El 2do. párr. se incluye para completar el texto anterior, con una disposición expresa que permita la emisión de normas administrativas, necesarias para regular la circulación aérea y garantizar la seguridad del vuelo.

*Por la misma razón se ha modificado también el 1er. párr. de este artículo.* Art. 4.– Las aeronaves deben partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en casos de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias. Las aeronaves privadas que no estén destinadas a servicios de transporte aéreo regular o las que realicen transporte exclusivamente postal, pueden ser dispensadas de la obligación que prescribe este artículo, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación. *Nota del codificador: Se ha cambiado la ubicación del texto, por tratarse de normas propias de circulación aérea, reuniéndoselas en un solo artículo por referirse a una misma cuestión. En el 2do. párr. se ha modificado la terminología a fin de aclarar debidamente el concepto.* Art. 5.– Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo. *Nota del codificador: Como en el caso anterior, se lo ha pasado a este lugar por razones metodológicas. La última parte del texto de la ley 14307 fue suprimida por considerarse excesiva la obligación contenida en ella.* Art. 6.– Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. Si le produjese perjuicio, tendrá derecho a indemnización. Art. 7.– Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino. *Nota del codificador: Se reemplaza “guerra y conmoción interior” por un concepto más amplio, que comprende ambos casos. La última parte del art. 5 de la ley 14307 se suprime por ser redundante.* Art. 8.– La actividad aérea en determinadas zonas del territorio argentino, puede ser prohibida o restringida por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo. *Nota del codificador: Las modificaciones introducidas tienden a hacer más concreta la norma. En cambio, se reemplazó el término “vuelo” por “actividad aérea”, porque la seguridad no puede ser limitada al primer concepto.* Art. 9.– El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad del vuelo, será reglamentado por la autoridad aeronáutica. En ningún caso se autorizará el transporte de elementos peligrosos en aeronaves que conduzcan pasajeros, salvo el material radiactivo, que podrá ser transportado conforme a las reglamentaciones que dicte la autoridad competente y sujeto a su fiscalización. *Nota del codificador: La modificación introducida tiene por objeto evitar que el Código contenga enunciaciones propias de una reglamentación. Se establece como excepción el transporte de material radioactivo por vía aérea porque el mismo es cada vez más frecuente y su adecuado embalaje y fiscalización eliminan prácticamente toda peligrosidad.* Art. 10.– Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves. *Nota del codificador: Se los ubica aquí, reunidos en un solo artículo, por tratarse de una norma propia de circulación aérea. Se elimina la última parte del art. 9, porque la anotación de los actos y contratos se realiza en el Registro Nacional de Aeronaves. En el último párrafo se incluyen las aeronaves en construcción y se contempla también la hipótesis de vencimiento del certificado de aeronavegabilidad, por el mero transcurso del tiempo.* Art. 11.– Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos radioeléctricos para comunicaciones y éstos poseer licencias expedidas por la autoridad competente. La autoridad aeronáutica determinará qué aeronaves podrán ser exceptuadas de poseer dicho equipo. *Nota del codificador: Se reemplaza “Poder Ejecutivo” por “autoridad aeronáutica” por tratarse de una facultad propia de ésta.* Art. 12.– La autoridad competente podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* CAPÍTULO II: PROTECCIÓN AL VUELO Art. 13.– Los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado Nacional. La planificación, habilitación, contralor y ejecución de los servicios, estarán a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, ésta podrá, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquéllos. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios. El Poder Ejecutivo determinará estos servicios y los importes a satisfacer por su prestación. *Nota del codificador: Los textos de ambos artículos de la ley 14307 se refieren a un mismo tema. Además, se ha adoptado el criterio más moderno de ampliar la protección a la totalidad del espacio aéreo y, por la misma razón, no enumerar los servicios a fin de no restringir su evolución futura. La reglamentación de los servicios y los importes a abonar por la prestación de los mismos son atributos del Poder Ejecutivo dada la naturaleza de éstos.* Art. 14.– El Poder Ejecutivo podrá acordar la conexión y coordinación de los servicios de protección al vuelo con otros países. *Nota del codificador: Las enmiendas introducidas tienden a evitar limitaciones innecesarias, como en el caso del artículo anterior.* CAPÍTULO III: ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO ARGENTINO Art. 15.– El ingreso al país de aeronaves públicas extranjeras, salvo los casos previstos en el art. 17, está supeditado a la autorización previa del Poder Ejecutivo. Las aeronaves privadas extranjeras necesitan permiso previo de la autoridad aeronáutica. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma; además, se suprime la mención del aeródromo y ruta de*

*entrada, por ser un requisito al que deben ajustarse las aeronaves tanto nacionales como extranjeras.* Art. 16.— La entrada al territorio argentino de aeronaves públicas o privadas, pertenecientes a países vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustarán a las cláusulas de dichos acuerdos. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma y ha sido ubicado en este capítulo por razones metodológicas.* Art. 17.— 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. *Nota del codificador: Tiene su origen en la necesidad de implementar las normas que sobre la materia contiene el anexo 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional, previéndose además su extensión a los vuelos con fines sanitarios o humanitarios.* Art. 18.— Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves extranjeras deben estar provistas de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencia del equipo radioeléctrico, en su caso. Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de éstos. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma y ha sido complementado con una norma similar a la del art. 16.* Art. 19.— Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados de idoneidad aceptados por la autoridad aeronáutica argentina o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte. *Nota del codificador: La ley 14307 carece de esta norma pues su art. 71 se refiere únicamente al personal que cumple funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina.* Art. 20.— Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional o de un aeródromo o aeropuerto 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. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma y se reúnen los dos artículos de la ley 13307 en uno solo, por tratarse de una misma materia.* Art. 21.— Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo o aeropuerto internacional más próximo a la frontera. Excepcionalmente y en cada caso, podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, la que indicará ruta a seguir y aeródromo de fiscalización. *Nota del codificador: Contiene modificaciones de forma.* Art. 22.— Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo o aeropuerto internacional o del aeródromo o aeropuerto designado en el caso del artículo anterior, el comandante o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad competente. Sin permiso de la autoridad competente, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción. *Nota del codificador: Contiene modificaciones de forma.* Art. 23.— Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a formalidades de fiscalización de frontera. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir con las disposiciones correspondientes. En caso de aterrizaje por razones de fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior. *Nota del codificador: Contiene modificaciones de forma.* Art. 24.— Si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en territorio argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea, podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso. *Nota del codificador: Contiene modificaciones de forma y ha sido incluido en este capítulo por razones de método.*

**TÍTULO III:**  
**INFRAESTRUCTURA**  
**CAPÍTULO I: AERÓDROMOS** Art. 25.— Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado. *Nota del codificador: Con modificaciones de forma.* Art. 26.— Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifican tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales. La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales. *Nota del codificador: Contiene modificaciones de forma, introducida una de ellas para precisar el concepto de aeropuerto.* Art. 27.— Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo. La autoridad aeronáutica fijará el régimen y las condiciones de funcionamiento, en cada caso. *Nota del codificador: El texto de la ley 14307 es complementado con dos disposiciones tendientes a determinar las autoridades que habilitan y fijan el régimen de funcionamiento de los aeródromos.* Art. 28.— Los servicios y prestaciones que no sean los del art. 13, vinculados al uso de aeródromos públicos estarán sujetos a derechos que abonarán los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder Ejecutivo. *Nota del codificador: El texto de la ley 14307 ha sido modificado, por cuanto contempla sólo un caso específico, que no es el único ni el más importante en la explotación de los aeródromos. Debe tenerse en cuenta que los servicios*

*aquí referidos no son los de protección al vuelo, regulados en el art. 13 de este Código.* Art. 29.— Es obligación del propietario o del usuario, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea que sea utilizado habitual o periódicamente, para este fin. *Nota del codificador: Su inclusión obedece a la necesidad de conocer y controlar todo lugar que eventualmente pueda ser utilizado para actividades aeronáuticas.* CAPÍTULO II: LIMITACIONES AL DOMINIO Art. 30.— A los fines de este Código, denominanse superficies de despeje de obstáculos, a las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea. *Nota del codificador: La seguridad del vuelo exige fijar disposiciones que limiten la altura de los obstáculos a la circulación aérea ubicados en las proximidades de los aeródromos. El anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional, del que la Argentina es país adherente, establece el sistema para determinar la limitación de las alturas de dichos obstáculos, que son los comprendidos debajo de superficies imaginarias. Este procedimiento ha sido adoptado por el Código definiéndose además las superficies de despeje de obstáculos.* Art. 31.— En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea. *Nota del codificador: Se establece la obligación de limitar la altura de los obstáculos, de la que resulta el procedimiento del art. 34.* Art. 32.— La autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores. *Nota del codificador: Cada aeródromo tiene sus propias particularidades y características; por lo tanto, la altura máxima que podrán tener las construcciones, plantaciones, obras, etc., debe establecerse para cada caso con el fin de asegurar los derechos de los propietarios.* Art. 33.— La habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo. *Nota del codificador: Tiene por objeto impedir la apertura al uso de los aeródromos, mientras subsista el peligro que los obstáculos representen para la navegación aérea.* Art. 34.— Si con posterioridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo público se comprobare una infracción a la norma a que se refieren los arts. 30 y 31 de este Código, el propietario del aeródromo intimará al infractor la eliminación del obstáculo y, en su caso, requerirá judicialmente su demolición o supresión, lo que no dará derecho a indemnización. Los gastos que demande la supresión del obstáculo serán a cargo de quien lo hubiese creado. Si el propietario no requiriese la demolición o supresión del obstáculo dentro del término de treinta días, la autoridad aeronáutica intimará su cumplimiento; en su defecto podrá proceder por sí, conforme a lo previsto en el párrafo anterior. *Nota del codificador: Se prevén las infracciones a las normas relativas a las limitaciones de altura de los obstáculos de aeródromos públicos y se establece el procedimiento a seguir en tales casos.* Art. 35.— Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que constituyen peligro para la circulación aérea estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva. *Nota del codificador: Tiene algunas variantes de forma.* TÍTULO IV: AERONAVES CAPÍTULO I: CONCEPTO Art. 36.— Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas. *Nota del codificador: Con una modificación introducida por ser más correcto el concepto de “espacio aéreo”.* CAPÍTULO II: CLASIFICACIÓN Art. 37.— Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado. *Nota del codificador: Se mantiene el sistema de la ley 14307, eliminándose la numeración contenida en el 2do. párr.. La norma adopta el sistema objetivo o funcional para clasificar a una aeronave como pública o privada. En consecuencia, una aeronave es pública sólo cuando esté destinada al servicio del poder público, como las militares, de policía o aduana. Fuera de ellas, no existen otras aeronaves públicas, aunque sean propiedad del Estado, pues no es la calidad del propietario lo que determina la clasificación de las aeronaves, sino el fin específico a que se las destina. No obstante, ha existido una confusión en cuanto al sentido de esta clasificación y se ha interpretado que una aeronave es pública por el sólo hecho de pertenecer al Estado, creándose así una colisión entre la norma legal y la realidad, en cuanto ésta se refleja en la matriculación de las aeronaves. Sin embargo, se ha estimado conveniente mantener la clasificación de la ley 14307 por ser la correcta y por adaptarse a una eficaz delimitación del ámbito de la aviación civil.* CAPÍTULO III: INSCRIPCIÓN, MATRICULACIÓN Y NACIONALIDAD Art. 38.— 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. *Nota del codificador: La reunión de parte de los tres artículos de la ley 14307 obedece a razones metodológicas. Se suprime la mención del “propietario”, pues debe protegerse todo acto jurídico válido, aún no realizado por el propietario.* Art. 39.— Toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscrita en un Estado extranjero. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma, tendientes a adecuar su terminología.* Art. 40.— A las aeronaves inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de la

nacionalidad argentina y de matriculación, conforme con la reglamentación que se dicte. Dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

*Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 41.– Los motores de las aeronaves podrán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves. También podrán inscribirse en dicho registro las aeronaves en construcción. *Nota del codificador: Se limita la enumeración de la ley 14307 exclusivamente a los motores, debiendo entenderse que se trata de los que integran el grupo motopropulsor de la aeronave. Asimismo se incluye una norma que permite la inscripción de aeronaves en construcción; debe tenerse presente que esta inscripción no implica matriculación.* Art. 42.– Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador, y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave de más de seis toneladas de peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad, adquirida mediante un contrato de compraventa, sometido a condición o a crédito u otros contratos celebrados en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que: 1) El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se lo inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves. 2) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina. 3) Se llenen los recaudos exigidos por este Código para ser propietarios de una aeronave argentina. Las aeronaves de menor peso del indicado, podrán igualmente ser sometidas a este régimen, cuando sean destinadas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo. Art. 43.– También podrán ser inscriptas provisoriamente, a nombre de sus compradores, que deberán cumplir los requisitos exigidos por el art. 48, las aeronaves argentinas adquiridas en el país por contrato de compra y venta con pacto de reserva de dominio, cuyo régimen legal será el de la condición resolutoria. *Nota del codificador: Posibilita a los propietarios de aeronaves argentinas que deseen enajenarlas, beneficiarse con la garantía de la reserva del 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.* Art. 44.– La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente. Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente la transferencia a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción y, en su caso, la matriculación y nacionalización definitiva. *Nota del codificador: Se establece el procedimiento para efectuar la inscripción provisoria y su consecuente transformación en definitiva.*

**CAPÍTULO IV: REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES** Art. 45.– En el Registro Nacional de Aeronaves se anotarán: 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan; 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores; 3) Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesan sobre las aeronaves o se decreten contra ellas; 4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad; 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas; 6) Los contratos de locación de aeronaves; 7) El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas; 8) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de fondo y de forma. En el inc. 1 se eliminan las palabras “todo documento” por tratarse del medio probatorio de los actos y resoluciones; en el 2 se incluye la mención de los motores, cuyo régimen hipotecario se organiza en este Código; en el 6 se reduce la exigencia de inscripciones a los contratos de locación de aeronaves por cuanto transmiten el carácter de explotador, y en el inc. 7 se elimina el requisito de la nacionalidad, para seguir el principio del domicilio exigido en el art. 48 de este Código para ser propietario de una aeronave argentina.* Art. 46.– La reglamentación de este Código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación. La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el art. 48 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. *Nota del codificador: Se reúnen en un solo artículo los dos textos de la ley 14307 por razones metodológicas, agregándose el caso de pérdida de la individualidad de la aeronave.* Art. 47.– El Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese Registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

**CAPÍTULO V: PROPIEDAD DE AERONAVES** Art. 48.– Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere: 1) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República; 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República; 3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República. *Nota del codificador: Por razones de método se reúnen los diferentes textos en una sola norma. La ley 14307 no adopta un criterio uniforme, ya que mientras los arts. 42, 43 y 44 exigían el requisito del domicilio, el art. 45 agregaba el de la nacionalidad. Esta diferencia se hizo, probablemente, teniendo exclusivamente en cuenta la constitución de sociedades para la explotación de servicios de transporte aéreo, excluyéndose*

–injustificadamente– empresas dedicadas a otras actividades no aeronáuticas; por ello, se suprime el requisito de la nacionalidad en el inc. 3 para lograr un criterio uniforme con respecto a las calidades exigibles para ser propietario de aeronaves argentinas, cuestión ajena al destino o uso al que éstas puedan ser afectadas. En cuanto a los recaudos a llenar para explotar servicios de transporte aéreo, ellos son establecidos en el tít. VI de este Código. Además, se reemplaza “sede social real efectiva” por “domicilio real” para adaptar la terminología a los principios del Código Civil, previéndose también el caso de las asociaciones. Art. 49.– Las aeronaves son cosas muebles registrables. Sólo podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves los actos jurídicos realizados por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado. Nota del codificador: Se ha considerado necesario establecer la naturaleza de las aeronaves como bienes muebles registrables. El requisito de la autenticación del documento privado se establece ahora para efectuar la inscripción en el Registro, a diferencia del texto anterior que lo exigía para la validez del acto. El art. 45, por otra parte, establece la lista de actos que obligatoriamente deberán anotarse en el Registro. Art. 50.– La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el art. 45 incs. 1), 2), 6) y 8), no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves. Nota del codificador: Se liberaliza el régimen, eliminándose el requisito de la inscripción en el Registro para que los contratos se consideren perfeccionados entre las partes, puesto que en la práctica esta exigencia se reveló inoficiosa. Con ello se vuelve a la verdadera finalidad del Registro, es decir la publicidad con miras a resguardar los intereses de terceros. Art. 51.– Los actos y contratos mencionados en el art. 45 incs. 1), 2), 6) y 8), realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán ser hechos por escritura pública o ante la autoridad consular argentina. Nota del codificador: Se elimina la obligación de la autoridad consular de remitir testimonio de actos o contratos realizados en el extranjero por ser ello de interés para las partes a los efectos previstos en el art. 50 de este Código.

**CAPÍTULO VI: HIPOTECA** Art. 52.– Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscriptos conforme al art. 41 de este Código. Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro. No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de algún crédito, la aeronave inscrita conforme a los arts. 42 y 43 de este Código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas. Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se haga de aquéllos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor. Nota del codificador: Se establece el alcance de la institución, regulándose los requisitos formales en el artículo siguiente. Se incluye la prohibición de afectar aeronaves y motores con prenda con registro, establecido ya para aquéllas por el decreto-ley 6817/1963, con el fin de crear un régimen único y uniforme de garantías, evitando la anómala situación anterior que permitía la inscripción simultánea sobre una misma aeronave, de hipotecas aeronáuticas y de prenda con registro. El principio contenido en el tercer párrafo del artículo es consecuencia del carácter provisorio que tiene la inscripción de aeronaves adquiridas bajo el régimen de venta condicional. El 4to. párr. se refiere en especial a la hipoteca de motores, figura usada últimamente y prevista en algunas legislaciones modernas. Se ha tratado de normativizar dos problemas que en la práctica pueden crear complicaciones y quitar seriedad a la institución. El propósito de la solución es: a) que el acreedor esté perfectamente informado de la ubicación y del uso de los motores, y b) que no existe colisión entre los intereses del acreedor hipotecario de la aeronave y los del acreedor del motor ubicado en ella. La hipoteca de aeronaves se extiende a todas las partes de la misma en el momento de la constitución del derecho real, pero los contratantes pueden también convenir el recambio de aquéllas dentro del mismo gravamen. Art. 53.– La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado 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 las aeronaves y sus partes componentes; 3) Seguros que cubren el bien hipotecado; 4) Monto del crédito garantizado, intereses, plazo de contrato y lugar de pago convenidos; 5) Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incs. 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. Nota del codificador: Los requisitos formales que se introducen tienden a precisar la identificación del bien objeto del gravamen, en defensa de los intereses de terceros. Se prevé además expresamente, el caso de la hipoteca de aeronaves en construcción y el de hipoteca de motores, teniendo en cuenta las características propias de estos actos. Art. 54.– El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario. A los efectos establecidos en este artículo, los acreedores hipotecarios podrán notificar a los aseguradores, por acto auténtico, la existencia del gravamen. Nota del codificador: Se establece la transferencia de la garantía a los seguros que cubran la aeronave y sus accesorios, lográndose así una más amplia seguridad para los derechos del acreedor, aun en el caso que desaparezca el bien hipotecado. La notificación a los aseguradores tiene por objeto

*impedir la contestación por parte de terceros, de cesión de la indemnización a favor de los acreedores hipotecarios.* Art. 55.— 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. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. La norma tiene por objeto garantizar, hasta sus últimas consecuencias, los intereses del acreedor hipotecario, con la salvedad establecida en el art. 57. Art. 56.— La hipoteca se extingue de pleno derecho a los siete años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada. *Nota del codificador:* El plazo establecido en este artículo se amplía a siete años, teniendo en cuenta el término normal de amortización de las aeronaves. Art. 57.— 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. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. La norma determina la colocación del acreedor hipotecario en relación al privilegio que poseen para el cobro de su crédito, inmediatamente después de los acreedores enumerados en el art. 61 y antes de cualquier otro, privilegiado o quirografario.

**CAPÍTULO VII: PRIVILEGIOS** Art. 58.— Los privilegios establecidos en el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiese inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. Se establece la prioridad absoluta de estos créditos adoptándose en el segundo párrafo la solución dada por el art. 4 del Convenio de Ginebra de 1948, sobre el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. Art. 59.— En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido. *Nota del codificador:* Artículo nuevo; se trata del mismo principio establecido en el art. 55. Art. 60.— Tendrán privilegio 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 los servicios accesorios o complementarios de la navegación, limitándose al período de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio. 3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave. 4) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje. 5) Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo. *Nota del codificador:* La modificación del inc. 5 se debe a que, en el transporte aéreo, el contrato de ajuste usual se efectúa por períodos mensuales y no por viaje. El resto del artículo tiene modificaciones de forma. Art. 61.— Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior. Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. Establece una serie de principios generales, algunos de ellos contenidos en el Convenio de Ginebra de 1948, que tienen por objeto asegurar una adecuada prelación entre privilegios de categoría equivalente. Art. 62.— Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes. La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que los gastos previstos en el inc. 3 del art. 60 los hayan beneficiado directamente. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. El principio general debe ser que los privilegios se establezcan tomando como asiento a la aeronave y a sus accesorios, pero es justo extender su alcance a la carga y el flete cuando ellos se beneficien con motivo del socorro prestado. Art. 63.— Los privilegios se extinguen: 1) Por la extinción de la obligación principal. 2) Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción si ésta no fuese renovada. 3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al art. 58 de este Código. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. Se determinan taxativamente las causas de extinción de los privilegios, consagrándose en el inc. 1 la solución general de derecho común y en el inc. 2 un plazo que contempla el interés del acreedor y la necesidad de dar estabilidad a las relaciones jurídicas. El inc. 3 recepciona el principio establecido en el art. 7, inc. 4) del Convenio de Ginebra de 1948. Art. 64.— Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince días siguientes a su descarga. El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. Este privilegio no requiere inscripción. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. La brevedad de los términos tiene por objeto no trabar la circulación de los bienes de que se trate; parece oportuno exceptuar de la inscripción a estos créditos en razón de su naturaleza y del breve tiempo de extinción.

**CAPÍTULO VIII: EXPLOTADOR** Art. 65.— Este Código denomina explotador de la aeronave, a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro. *Nota del codificador:* Se mantiene básicamente la redacción del art. 58 del código vigente, pero se ha fijado el concepto en un artículo separado dada la importancia que reviste la figura del explotador. Asimismo, se ha agregado el requisito de la legitimidad en la utilización, para precisar el sentido jurídico del derecho del explotador, por cuanto quien, sin derecho, se apropiara de una aeronave también la utilizaría y no podría ser considerado explotador de aquélla. Art. 66.— El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. *Nota del codificador:* La protección de la seguridad jurídica aconseja determinar, en todos los casos, la persona del explotador de la aeronave. El propietario lo es originariamente, como consecuencia directa de su derecho o dominio sobre la aeronave y conforme a la simple aplicación de los principios generales del Derecho Civil, los cuales adquieren

*nueva relevancia en materia aeronáutica por las características de la actividad regulada.* Art. 67.— 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. *Nota del codificador: Se reúnen ambas normas de la ley 14307 en un solo artículo, porque ambas se refieren a las consecuencias de la inscripción. En el primer párrafo se han eliminado las excepciones mencionadas en el art. 60 de la ley 14307, porque ellas deben ser establecidas por ley.* CAPÍTULO IX: LOCACIÓN DE AERONAVES Art. 68.— 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 arts. 66 y 67 de este Código. *Nota del codificador: El artículo tipifica el contrato de locación de aeronaves por la importancia que tiene la transferencia del carácter de explotador en lo relativo a la responsabilidad. Si bien los contratos de utilización, a pesar de haber sido objeto de estudios intensivos en los últimos tiempos, no han llegado a alcanzar una tipificación lo suficientemente precisa para proceder a su reglamentación en el texto legislativo, desde la sanción de la ley 14307 se ha avanzado bastante para justificar la inclusión de disposiciones relativas a la locación, contrato cuya importancia en Derecho Aeronáutico nace de su influencia sobre la persona del explotador de la aeronave.* Art. 69.— El locador podrá obligarse a entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de aquella y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario. En caso de que el locador de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, su obligación se reduce a hacer entrega de la aeronave, en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización. En todos los casos, la obligación del locador comprende también la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario. *Nota del codificador: De acuerdo a las costumbres vigentes en materia de aviación, existe la posibilidad de contratar una locación de aeronave a casco desnudo o bien equipada y tripulada; en ambos casos se cumplen los requisitos fundamentales del contrato, cuya regulación supletoria está dada por las disposiciones del Código Civil. Sin embargo, el régimen legal de las obligaciones del locador varía en una u otra hipótesis, conforme surge de la redacción del artículo.* Art. 70.— No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin consentimiento del locador. *Nota del codificador: Las características particulares de la aeronave y su elevado valor imponen la prohibición de la cesión o sublocación, salvo consentimiento del locador. Por lo demás, es la norma genéricamente contenida en la ley 14307 para todos los contratos de utilización.* CAPÍTULO X: EMBARGOS Art. 71.— Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas. *Nota del codificador: Tiene una modificación de forma.* Art. 72.— La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 73.— El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave 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 esté lista para partir; 3) Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los arts. 42 y 43 de este Código. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma y se modifica el inc. 3) para complementar la institución establecida en los arts. 42 y 43.* CAPÍTULO XI: ABANDONO DE AERONAVES Art. 74.— Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado Nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización. El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos. *Nota del codificador: Artículo nuevo. La existencia de numerosas aeronaves, accidentadas o no, cuyos dueños las han abandonado en la práctica, hace necesario crear un instrumento que permita a la autoridad aeronáutica disponer de ellas, eliminando el peligro potencial que en algunos casos significan o evitando su deterioro en otros. Para ello, la norma hace de aplicación a las aeronaves los principios del Código Civil, estableciendo una presunción “juris et de jure” de abandono a favor del Estado nacional. El plazo para remover la aeronave, también tomado del Código Civil, tiene por objeto proteger los intereses del propietario o explotador. La inmovilización de hecho que menciona el artículo consiste simplemente en la no realización de ningún tipo de actividad, por razones distintas a la inmovilización emergente del embargo en los casos previstos en el art. 73 de este Código.* Art. 75.— Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la autoridad aeronáutica podrá proceder a su inmediata remoción. Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave son a cargo de su propietario o explotador y están amparados por el privilegio establecido en el art. 60, inc. 3) de este Código. *Nota del codificador: Artículo nuevo. Crea una excepción a la norma anterior, cuando razones de seguridad*

o interés general exijan la remoción inmediata de la aeronave sin perjuicio de los derechos del propietario o explotador. Los gastos de remoción, reposición y conservación de la aeronave deben estar a cargo de quien pueda beneficiarse con ellos; por esto los créditos provenientes de esos gastos son privilegiados. Nadie puede, por otra parte, entorpecer la navegación aérea, ni la operación de los aeródromos. TÍTULO V: PERSONAL AERONÁUTICO Art. 76.— Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva. *Nota del codificador: Las modificaciones de forma introducidas tienen por objeto hacer más concreta la norma e incluir en ella a todo el personal que interviene en la realización de actividades aéreas. Se precisa, además, cuál es la autoridad que otorga las habilitaciones.* Art. 77.— La reválida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero, se regirá por los acuerdos suscriptos entre ese Estado y la Nación Argentina. En los casos en que no existiesen acuerdos, dichos certificados podrán ser revalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de la reciprocidad. *Nota del codificador: El cambio de ubicación obedece a razones de método; tiene modificaciones de forma.* Art. 78.— La autoridad aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo. Cuando lo considere necesario para la seguridad del vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves. *Nota del codificador: Se mantiene, como principio general, la exigencia respecto a las aeronaves dedicadas al transporte aéreo dada la trascendencia de este servicio; se incorpora 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.* Art. 79.— Toda aeronave debe tener a su bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. *Nota del codificador: De hecho, toda aeronave en vuelo tiene un comandante. Por otra parte, razones de orden técnico y legal, entre otras, indican la necesidad que la norma no se circunscriba sólo a las aeronaves dedicadas al transporte; esa es también la razón de la presunción incorporada en la última parte del artículo.* Art. 80.— En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma impuestas por la norma establecida en el artículo anterior.* Art. 81.— El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad. *Nota del codificador: Se sustituye “personal navegante” porque excluye a miembros de la tripulación no comprendidos por el concepto suprimido y la facultad disciplinaria del comandante debe extenderse a todo el personal que de él depende. Se agrega “durante el viaje” para precisar el sentido de la norma; la referencia a la circulación aérea se suprime porque nada agrega a las facultades del comandante.* Art. 82.— En caso de peligro el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie. *Nota del codificador: Sin modificaciones.* Art. 83.— El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados. *Nota del codificador: Sin modificaciones salvo en la redacción.* Art. 84.— El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad, el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo. *Nota del codificador: Con modificaciones de forma para precisar el concepto. El 2do. párr. tiene por objeto complementar el primero, que sólo se refiere al momento previo al vuelo.* Art. 85.— El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente. En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, 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. *Nota del codificador: La modificación introducida tiende a dar un alcance mayor al texto, dado que el anterior sólo se refería a hechos ocurridos en vuelo en el extranjero.* Art. 86.— El comandante de la aeronave tiene el derecho de arrojar, durante el vuelo, las mercancías o equipajes si lo considera indispensable para la seguridad de la aeronave. *Nota del codificador: La sustitución de “trayecto” por “vuelo” tiene por objeto precisar el momento en que la echazón debe efectuarse; la supresión del último párrafo del art. 81 de la ley 14307 obedece a la inoperancia que tiene dicha cláusula en la práctica.* Art. 87.— La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será rigida por

las leyes de la materia. *Nota del codificador: La remisión se hace a las leyes laborales en general, ya que el personal aeronáutico no está sometido en dicho sentido a un régimen especial.* Art. 88.– En todo aeródromo público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica. La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma, precisándose la autoridad facultada para su designación, pues el control de los aeródromos debe estar directamente en manos de la autoridad aeronáutica como un recaudo tendiente a lograr su perfecto funcionamiento y alcanzar el mayor grado de seguridad en las actividades que se realicen en ellos.* Art. 89.– La autoridad aeronáutica reglamentará las facultades y obligaciones del jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos. *Nota del codificador: Sigue el artículo anterior por la relación que guarda con el mismo. Se determina la autoridad encargada de dictar la reglamentación.* Art. 90.– En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la autoridad aeronáutica. *Nota del codificador: La inclusión del tenedor del campo tiene por objeto que la norma comprenda todas las hipótesis posibles.* TÍTULO VI: AERONÁUTICA COMERCIAL CAPÍTULO I: GENERALIDADES Art. 91.– El concepto aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo. Art. 92.– Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro. *El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.* *Nota del codificador: Se ha definido el servicio de transporte aéreo, lo que permite dar por exclusión el concepto de trabajo aéreo, partiendo del supuesto que el transporte, sea aéreo o no, responde a la noción del art. 162 del Código de Comercio. Por otra parte, la definición de trabajo aéreo en sentido positivo parece imposible, teniendo en cuenta la variedad de actividades comprendidas en la expresión, tal como surge del documento 8337/1944, denominado “Estudios generales del empleo de la aviación civil para trabajos aéreos”, preparado por la OACI.* Art. 93.– El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular. Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijado. *Nota del codificador: La definición toma los dos elementos primordiales que caracterizan el transporte regular, omitiendo mencionar la frecuencia, porque ella resulta del horario, y las tarifas, porque ellas no califican al transporte de regular o no regular, siendo prevista, por otra parte, su aprobación por la autoridad aeronáutica en el art. 109.* Art. 94.– Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos de la República. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un Estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero. *Nota del codificador: Se complementa el texto de la ley 14307 con el concepto de transporte aéreo interno y se ajusta el de transporte aéreo internacional al Convenio de Varsovia de 1929 (ley 14111).* Art. 95.– La explotación de toda actividad comercial aérea requiere concesión o autorización previa, conforme a las prescripciones de este Código y su reglamentación. *Nota del codificador: Fija el principio de la intervención administrativa previa a la realización de toda actividad comercial aérea.* Art. 96.– Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas. Excepcionalmente se podrá autorizar la cesión después de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por este Código para ser titular de ella. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma. Se lo incluye aquí por razones de método.* CAPÍTULO II: SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNO Sección A: Explotación Art. 97.– La explotación de servicios de transporte aéreo interno será realizada por personas físicas o sociedades comerciales que se ajusten a las prescripciones de este Código. Las sociedades mixtas y las empresas del Estado quedan sujetas a dichas normas en cuanto les sean aplicables. Las empresas aéreas extranjeras no podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia en la República Argentina, para su transporte a otro punto del país. Sin embargo, el Poder Ejecutivo, por motivos de interés general, podrá autorizar a dichas empresas a realizar tales servicios bajo condición de reciprocidad. *Nota del codificador: La modificación introducida en la primera parte de este artículo permite la participación del capital privado en la explotación de servicios comerciales aéreos internos, tal como se prevé para lo internacional en el art. 128. La reserva del tráfico aéreo de cabotaje, establecida en la segunda parte del artículo a favor de las empresas nacionales, sigue la orientación fijada invariablemente por nuestro país y es concordante con la prescripción del art. 7 del Convenio de Chicago. En su redacción, no obstante, se ha vuelto al criterio y texto del art. 100 de la ley 14307 con ligeras modificaciones, por entender que la exclusividad fijada en el art. 4 del decreto-ley 12507/1956 (ley 14467) podría afectar futuras integraciones regionales o impedir que nuestro país pudiese, bajo condición de reciprocidad, otorgar tales derechos a empresas de países vecinos o no, pero que hiciera a los intereses generales de la Nación negociar el intercambio de tales derechos. En tal sentido, el texto del artículo modifica al art. 4 del decreto-ley 12507/1956.* Art. 98.– Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben ser argentinas y mantener su domicilio real en la República. *Nota del codificador: Se ratifica el principio de que los*

*servicios de transporte aéreo interno deben estar en manos de empresarios argentinos.* Art. 99.— Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias: 1) El domicilio de la empresa debe estar en la República. 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República. 3) Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más uno, por lo menos, de los socios deben ser argentinos con domicilio en la República y poseer la mayoría del capital social. 4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponde 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 podrá efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada. 5) El presidente del Directorio o Consejo de Administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos. *Nota del codificador:* En el inc. 3 se ha eliminado “solidariamente responsable” por cuanto el concepto excluía a las sociedades de responsabilidad limitada. El tercer párrafo del inc. e) del art. 5 del decreto-ley 1256/1957 fue suprimido por ser innecesario. Se amplió el plazo del inc. 4, por estimarse más razonable. Art. 100.— Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesoria, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en este Código y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados. *Nota del codificador:* Se han reunido ambos artículos por razones metodológicas. Art. 101.— El Poder Ejecutivo reglamentará los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de la Memoria, Balance General y Cuadro Demostrativo de Ganancias y Pérdidas. Las empresas llevarán, además de los exigidos por el Código de Comercio y leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad aeronáutica. Asimismo, la autoridad aeronáutica podrá efectuar las verificaciones y requerir los informes necesarios para determinar, en un momento dado, el origen y distribución del capital social. *Nota del codificador:* Se establecen los conceptos de fondo contenidos en las normas citadas en las concordancias, dejándose librada a la reglamentación la fijación de los aspectos formales. La facultad de designar inspectores —que no son los agentes fiscalizadores del art. 342 del Código de Comercio— autorizada en el art. 13 del decreto-ley 1256/1957, resulta redundante frente a las normas que sobre inspección contiene el art. 178 del Código vigente, que se reproducen en el art. 133 del presente. La facultad de determinar en un momento dado el origen y distribución del capital social de las empresas que explotan servicios aéreos comerciales, otorgada en la última parte del artículo, es habitual en otras legislaciones extranjeras y posibilita un exacto contralor de las obligaciones que sobre el particular contiene el capítulo. Art. 102.— Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular. El procedimiento para la tramitación de las concesiones u autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá 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. *Nota del codificador:* Se precisa el objeto de la audiencia pública. La exclusión prevista en la última parte del artículo tiene por finalidad acelerar el trámite de autorización para los servicios que se prestan con aeronaves pequeñas, dada la reducida posibilidad de competencia respecto a los servicios troncales; por ello la excepción comprende también a los servicios regulares. Art. 103.— Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y por un período que no excederá de quince años. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, ésta podrá ser prorrogada por lapsos no mayores al citado a requerimiento de la empresa. La solicitud de prórroga deberá ser presentada con una anticipación no menor a un año antes del vencimiento de la concesión en vigor. *Nota del codificador:* Se efectuaron modificaciones de forma. Art. 104.— La concesión para operar en una ruta no importa exclusividad. *Nota del codificador:* Se mantiene el principio del art. 25 del decreto-ley 1256/1957, eliminándose su segunda parte, donde se establecía una excepción que en la práctica desvirtuaba el principio. Por otra parte, la necesidad de asegurar el servicio público implica una discrecionalidad que no puede ser sometido a limitaciones. Art. 105.— No se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear. *Nota del codificador:* Se incluyen las concesiones. Art. 106.— En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeñe funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino. *Nota del codificador:* Se amplía la excepción, refiriéndola a todo tipo de razones técnicas, pues éstas pueden aparecer al comienzo de la explotación o en cualquier otro período. Art. 107.— Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los mismos o

por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera. *Nota del codificador:* Se ha ampliado la facultad de permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera, actualmente limitada a los casos de “urgencia técnica”, por cuanto son las necesidades del servicio y la propia conveniencia nacional los que deben fundamentar la excepción a conceder por la autoridad aeronáutica, como lo ha demostrado la práctica en la aplicación del art. 18 del decreto-ley 1256/1957. Art. 108.– La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo. *Nota del codificador:* Hay modificaciones de forma. Art. 109.– Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas, en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica. *Nota del codificador:* Hay modificaciones de forma, ya que las escalas están incluidas en el concepto de “itinerario” y el flete es una “tarifa”. Se incluye el concepto de “capacidad” por ser uno de los elementos básicos a tener en cuenta para el otorgamiento de servicios de transporte aéreo. Las tarifas son aprobadas tanto para los servicios regulares como para los no regulares. Art. 110.– Los acuerdos que impliquen arreglos de “pool”, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica. Si ésta no formulase objeciones dentro de los noventa días, el acuerdo se considerará aprobado. *Nota del codificador:* No están incluidos en esta disposición ni requieren aprobación por la autoridad aeronáutica, los acuerdos de intercambio de sus aeronaves celebrados entre las empresas aerocomerciales. Tales contratos sólo requerirán su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves cuando produzcan la transferencia del carácter de explotador. Art. 111.– A la expiración normal o anticipada de las actividades de la empresa, el Estado Nacional tendrá derecho a adquirir directamente, en totalidad o en parte, las aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones, a un precio fijado por tasadores designados uno por cada parte. Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de ese derecho dentro de los noventa días de recibida la pertinente comunicación, los bienes enumerados en el párrafo anterior serán ofrecidos en venta en el país, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en la República se autorizará su exportación. *Nota del codificador:* Hay modificaciones de forma. Art. 112.– Toda empresa a la que se le hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica. La caución se extingue en un cincuenta por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios concedidos o autorizados y el resto una vez transcurrido un año a partir del momento indicado, siempre que la concesionaria o autorizada haya cumplido eficientemente sus obligaciones. El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresará al Fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil. *Nota del codificador:* En el caso de las sociedades anónimas, el capital sobre el que se calculará la caución es el suscrito. El segundo párrafo del artículo se agrega teniendo en cuenta la función específica que debe cumplir la caución. El tercer párrafo fija el destino a dar a la caución, en caso de incumplimiento por parte de la empresa. Sección B: Transporte de pasajeros. Art. 113.– El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito. Cuando se trata de transporte efectuado por servicios regulares, dicho contrato se prueba con el billete de pasaje. *Nota del codificador:* Tiene una modificación de forma. Art. 114.– La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de este Código. Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad. *Nota del codificador:* Se elimina la mención “exclusión de responsabilidad” siguiendo el principio del art. 3 del Protocolo de La Haya de 1955, porque cuando exista causa que pueda excluir la responsabilidad es de aplicación el art. 143 de este Código. Art. 115.– El billete de pasaje debe indicar: 1) Número de orden; 2) Lugar y fecha de emisión; 3) Punto de partida y de destino; 4) Nombre y domicilio del transportador. *Nota del codificador:* Sin modificaciones. Sección C: Transporte de equipajes. Art. 116.– El transporte de equipajes registrados, se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir en doble ejemplar; uno de éstos será entregado al pasajero y el otro lo conservará el transportador. No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia. *Nota del codificador:* Se sustituye el término “guía” por el de “talón de equipaje” por ser éste el adoptado por el Protocolo de La Haya de 1955. Debe señalarse que el contrato de transporte de equipaje registrado no es autónomo, sino que es siempre accesorio de un contrato de transporte de pasajeros. Art. 117.– El talón de equipajes debe indicar: 1) Numeración del billete de pasaje; 2) Punto de partida y de destino; 3) Peso y cantidad de los bultos; 4) Monto del valor declarado, en su caso. *Nota del codificador:* Se simplifican las formalidades que debe contener el talón de equipaje, teniendo en cuenta su carácter accesorio con respecto al billete de pasaje. Por otra parte, es el sistema seguido –en líneas generales– por el Protocolo de La Haya de 1955. Art. 118.– El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del presente Código que limitan su responsabilidad, si aceptase el equipaje sin entregar el talón o si éste no contuviese la indicación del número del billete de pasaje y del peso y cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato. *Nota del codificador:* Se ha

*modificado la redacción de este artículo por razones de claridad y precisión.* Sección D: Transporte de mercancías Art. 119.– La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar que se trata de transporte aéreo. *Nota del codificador: Sin modificaciones.* Art. 120.– La carta de porte será extendida en triple ejemplar: uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador. *Nota del codificador: Sin modificaciones.* Art. 121.– La carta de porte debe indicar: 1) Lugar y fecha de emisión; 2) Punto de partida y de destino; 3) Nombre y domicilio del remitente; 4) Nombre y domicilio del transportador; 5) Nombre y domicilio del destinatario, en su caso; 6) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos; 7) Peso y dimensiones de la mercancía o bultos; 8) Estado aparente de la mercancía y el embalaje; 9) Precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contra reembolso; 10) Importe del valor declarado, en su caso; 11) Los documentos remitidos al transportador con la carta de porte; 12) Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiese convenido. *Nota del codificador: Con modificaciones de forma, habiéndose eliminado algunos requisitos por considerarse superfluos.* Art. 122.– Si el transportador aceptase la mercancía, sin que se hubiese extendido la carta de porte o si ésta no contuviese las indicaciones que expresan los incs. 1) a 7) del artículo precedente, el transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato. *Nota del codificador: Ver nota al art. 114.* Art. 123.– La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte. *Nota del codificador: Tiene una modificación de forma.* Art. 124.– La carta de porte puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma y se elimina la remisión al Código de Comercio, por cuanto ella surge del art. 2.* Sección E: Transporte de carga postal Art. 125.– 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. El transporte de la carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros. *Nota del codificador: Se limita la obligatoriedad del transporte de carga postal a los servicios de transporte aéreo regular.* Art. 126.– 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. *Nota del codificador: Reúne las prescripciones de los dos servicios citados, modificando su redacción.* Art. 127.– Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobadas por el Poder Ejecutivo, con intervención de las autoridades aeronáutica y postal. La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal, en lo que fuere pertinente. *Nota del codificador: Como toda tarifa de servicio público, éstas deben ser establecidas por el Poder Ejecutivo.* CAPÍTULO III: SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Art. 128.– Las normas fijadas por este Código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicios al exterior del país. *Nota del codificador: Se suprime la última parte del texto legal citado por ser superfluo, pues son facultades propias del Poder Ejecutivo.* Art. 129.– Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda. La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a aprobación previa de la autoridad aeronáutica. *Nota del codificador: Se sustituye “aeronaves”, para referir las obligaciones al verdadero sujeto de derecho.* Los dos últimos párrafos se agregan fijándose en ellos obligaciones equivalentes a las de las empresas argentinas, pero permitiéndose exceptuar del régimen de audiencia pública a las empresas designadas en virtud de las normas de un acuerdo de transporte aéreo. Art. 130.– En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino. *Nota del codificador: Se incluye en este lugar por razones de método.* CAPÍTULO IV: TRABAJO AÉREO Art. 131.– Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos: 1) Reunir los requisitos establecidos en el art. 48 para ser propietario de aeronave. 2) Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate. 3) Operar con aeronave de matrícula argentina. Excepcionalmente y en cada caso la autoridad aeronáutica podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias de los incs. 1) y 3) precedentes, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo. *Nota del codificador: Se liberaliza el sistema del decreto 4832/1960, por ser necesaria la promoción de este tipo de actividad y por no tener las implicancias de orden público que tiene el transporte aéreo.* Art. 132.– El Poder

Ejecutivo establecerá las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo conforme a sus diversas especialidades y el régimen de su autorización. *Nota del codificador: Establecidos los principios básicos, la reglamentación de la actividad, inclusive el régimen de autorización, es facultad del Poder Ejecutivo.* **CAPÍTULO V: FISCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES COMERCIALES (\*)**(\*) Rúbrica según ley 22390 .Art. 133. – (Texto según ley 22390 ). 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 las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente Código, leyes, reglamentaciones y demás normas que en su consecuencia se dicten. 2) Ejercer la fiscalización técnica-operativa, económica y financiera del explotador. 3) Suspender las actividades cuando considere que no están 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 de la concesión o autorización. 4) Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización, o la continuidad de los servicios. 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad. 6) Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes. 7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias. 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en el territorio nacional y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras. 9) Calificar, conforme la ley vigente en materia de política aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga, en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país. 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo Nacional. Art. 134. – 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. *Nota del codificador: Se cambia su ubicación por razones metodológicas. Tiene modificaciones de forma, suprimiéndose el último párrafo del texto de la ley 14307 por ser materia de reglamentación.* **CAPÍTULO VI: SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES (\*)**(\*) Rúbrica según ley 22390 .Art. 135. – (Según ley 22390 ). Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferida para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias: 1) Si el explotador no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltase reiteradamente, a obligaciones de menor importancia. 2) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización. 3) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica. 4) Si la empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios. 5) Si la concesión o autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el art. 96 de este Código. 6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista por el tít. X (Seguros) y en el art. 112. 7) Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este Código y su reglamentación. 8) Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización. 9) Si no subsistiesen los motivos de interés público que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización. 10) Si se tratase de un transportador extranjero y el gobierno del país de su bandera no confiriere a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquél. 11) Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica. Cuando a juicio de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incs. 1 a 10, que motiven la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se sustancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el art. 137. Art. 136. – En los casos del inc. 4) del artículo precedente, la autoridad judicial que conozca en el asunto deberá comunicarlo a la autoridad aeronáutica, para la defensa de los derechos e intereses del Estado. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 137. – Antes de la declaración de caducidad de la concesión o del retiro de la autorización, debe oírse al interesado a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación

respectiva. *Nota del codificador: El primer párrafo tiene modificaciones de forma. Cuando la caducidad o el retiro revistan carácter de sanción, el procedimiento a seguir será el establecido en el tít. XIII de este Código.* **CAPÍTULO VII: SUBVENCIONES** Art. 138.– Con el objeto de cubrir el déficit de una sana explotación, el Poder Ejecutivo podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación. Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tengan igual carácter. El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y régimen en que serán otorgadas las subvenciones y las condiciones a reunir por las empresas beneficiarias de las mismas. *Nota del codificador: Se fija el objeto y alcance de las subvenciones suprimiéndose las restantes normas del cap. XII del citado decreto-ley, por ser materia de reglamentación conforme al segundo párrafo del artículo. Se elimina el principio establecido en el art. 38 del mencionado decreto-ley, porque el déficit es un todo indivisible. Asimismo, se elimina la subvención al trabajo aéreo.* **TÍTULO VII: RESPONSABILIDAD** **CAPÍTULO I: DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCÍAS TRANSPORTADOS** Art. 139.– El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco. *Nota del codificador: Se suprime la expresión “herida” por estar comprendida en el concepto “lesión”.* Art. 140.– El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo, al menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al transbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo. Art. 141.– El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías. Art. 142.– El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. *Nota del codificador: Se elimina el primer párrafo del texto de la ley 14307, por ser un principio de derecho común. El segundo párrafo de dicho texto se modifica, adaptándolo al Protocolo de La Haya de 1955.* Art. 143.– La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo. *Nota del codificador: Con modificaciones de forma.* Art. 144.– (Texto según ley 22390 ). En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a mil (1.000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración Nacional. Art. 145.– (Texto según ley 22390 ). En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a dos (2) argentinos oro por kilogramo de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso, el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor el valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega. En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a cuarenta (40) argentinos oro en total. La cotización del argentino oro se realizará en la forma prevista en el art. 144. Art. 146.– Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entraña la del contrato. En cambio, podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero. *Nota del codificador: Hay modificaciones de forma en el primer párrafo. El segundo párrafo se agrega, pues esta posibilidad no debe limitarse únicamente al transporte de mercancías o equipajes.* Art. 147.– El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones. *Nota del codificador: Se eliminó el término “excluyen” para adecuarlo al sentido del Protocolo de La Haya, porque su art. 25 se refiere sólo a los límites de la responsabilidad. En cambio, se ha considerado inconveniente adoptar el resto del texto del citado artículo de La Haya, manteniendo solamente la causal de dolo como la única que puede privar al transportador de las limitaciones, porque las demás causales son extrañas a nuestro régimen jurídico.* Art. 148.– La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título del transporte, salvo prueba en contrario. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 149.– En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador una protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega. En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los

diez días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a la disposición del destinatario. La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito, dentro de los plazos previstos en los párrafos anteriores. La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibles toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste. *Nota del codificador: En su segundo párrafo se han incluido los casos de pérdidas o destrucción de equipaje o mercancías puesto que la situación es idéntica a la prevista para el caso de retardo.* Art. 150.— 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 y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje, en el último. El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el billete o 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 del precio del billete de pasaje. *Nota del codificador: La disposición determina que si el transportador ha logrado que se ocupe el asiento del pasajero, no sufre perjuicio por la conducta de éste. Además, la ley debe precisar concretamente la devolución a efectuarse y, en ese sentido, se estima que lo más adecuado es fijar un tanto por ciento como reintegro.* Art. 151.— El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgará como 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. En este caso, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje. Si se trata de transporte de equipaje o mercancías, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último; ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega. *Nota del codificador: Se ha adecuado la solución a lo dispuesto en el Convenio de Varsovia de 1929 y en el Protocolo de La Haya de 1955.* Art. 152.— En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente. *Nota del codificador: Se han unido los dos textos pertinentes de la ley 14307 por tratarse de una misma cuestión.* Art. 153.— Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo. El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el art. 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores. *Nota del codificador: Su inclusión implica incorporar al Código las soluciones del Convenio de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961, complementario del de Varsovia en cuanto a la regulación, en el ámbito del transporte internacional, de los casos en que es ejecutado por un transportador que no es el mismo que celebró el respectivo contrato con el pasajero o expedidor.* Art. 154.— La pérdida sufrida en caso de echazón, así como el resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituirá una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas. *Nota del codificador: Se ha modificado sustancialmente el texto de la ley 14307 para concretar debidamente su ámbito de aplicación; por otra parte, se trata solamente de los conceptos de los arts. 1314, 2do. párr. y 1316 del Código de Comercio.* **CAPÍTULO II: DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE** Art. 155.— La 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 una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. *Nota del codificador: El artículo contempla la reparación, mediante la aplicación de los principios de la responsabilidad objetiva, de todos los daños que sufren los terceros en la superficie, incluidos los que provengan del ruido anormal de las aeronaves. Esto implica una innovación en relación con las soluciones del Convenio de Roma de 1952, pero se ajusta al espíritu que presidió las deliberaciones de la reunión del Sub-Comité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1966, donde, de acuerdo al cambio de las circunstancias, por el advenimiento de los aviones supersónicos, se señaló la necesidad de modificar el Convenio para consagrar el principio de la indemnización de los daños originados por el ruido inaceptable para el superficiario. Es indudable que existen serias dificultades técnicas para precisar las consecuencias exactas del ruido, especialmente en lo relativo a la superación de la barrera de sonido, pero no cabe desconocer que puede haber personas damnificadas*

por la onda sonora de las aeronaves, que revisten el carácter de terceros en la superficie, totalmente ajenos a la actividad aeronáutica y que, por tal motivo, deben ser protegidos muy especialmente, lo cual se logra mediante la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva, que constituye una de las más típicas manifestaciones del Derecho Aeronáutico. Por otra parte, por tratarse de un sistema complementado con la adopción de limitaciones de responsabilidad, los explotadores de aeronaves podrán cubrir sus obligaciones sin mayores erogaciones. Art. 156.– A los fines del artículo anterior, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. *Nota del codificador: Se adopta también aquí el texto del Convenio de Roma de 1952.* Art. 157.– La responsabilidad que establece el art. 155 incumbe al explotador de la aeronave. *Nota del codificador: La segunda parte del texto de la ley 14307 se ha eliminado, por cuanto es el principio establecido en el 2do. párr. del art. 69 de este Código.* Art. 158.– El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado. El explotador será responsable solidariamente salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 159.– La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado, o contribuido a causarlos. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma, adoptándose el criterio seguido en el art. 148 de este Código, que es además el mismo del Convenio de Roma de 1952.* Art. 160.– (Texto según ley 22390 ). El explotador es responsable por cada accidente hasta el límite de la suma equivalente en pesos al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad: 1) Dos mil (2.000) argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de mil (1.000) kilogramos; 2) Dos mil (2.000) argentinos oro más uno y medio (1 1/2) argentino oro por cada kilogramo que exceda de los mil (1.000) para aeronaves que pesan más de mil (1.000) y no excedan de seis mil (6.000) kilogramos; 3) Diez mil cuatrocientos (10.400) argentinos oro más un (1) argentino oro por cada kilogramo que exceda de los seis mil (6.000) para aeronaves que pesan más de seis mil (6.000) y no excedan de veinte mil (20.000) kilogramos; 4) Veinticinco mil (25.000) argentinos oro más medio (1/2) argentino oro por cada kilogramo que exceda de los veinte mil (20.000), para aeronaves que pesan más de veinte mil (20.000) y no excedan de los cincuenta mil (50.000) kilogramos; 5) Cuarenta y tres mil seiscientos (43.600) argentinos oro más treinta y siete centésimos (0,37) de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los cincuenta mil (50.000) kilogramos, para aeronaves que pesan más de cincuenta mil (50.000) kilogramos. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de dos mil (2.000) argentinos oro por persona fallecida o lesionada. En caso de concurrencia de daños a personas y bienes la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones. A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave. Art. 161.– Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no pasar, en conjunto, los límites antedichos. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 162.– 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 personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones. *Nota del codificador: Se modifica la última parte del texto de la ley 14037 para adaptarlo a los principios de la Convención de Roma de 1952.* CAPÍTULO III: DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO Art. 163.– En caso de transporte aéreo gratuito de personas la responsabilidad del transportador será la prevista en el cap. I de este título. Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador está limitada por persona dañada, hasta trescientos argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Dicha responsabilidad puede eximirse o atenuarse por convenio expreso entre las partes. *Nota del codificador: Se introducen modificaciones sustanciales. El primer párrafo tiene por finalidad llenar una laguna de la ley 14307. Se han unido dos artículos, por tratarse de una idéntica solución. El procedimiento seguido para fijar el límite de la responsabilidad es el indicado en la nota al art. 144.* Art. 164.– El explotador no es responsable si concurren las circunstancias previstas en el art. 142 . *Nota del codificador: Ver nota al art. 142.* CAPÍTULO IV: ABORDAJE AÉREO Sección A: Concepto Art. 165.– Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento: 1) Cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo; 2) Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz; 3) Cuando se halla en vuelo. La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión. *Nota del codificador: Se ha adoptado el criterio seguido en el proyecto sobre abordaje aéreo preparado por el Comité Jurídico de la OACI en Montreal, en setiembre de 1954, por considerarlo técnicamente mejor que el nuevo proyecto del mismo*

Comité, preparado durante su XV período de sesiones en Montreal en 1965. Asimismo, se estima que aquel criterio es el que más se ajusta a nuestro país. Las modificaciones del texto, especialmente las relativas a la determinación de “aeronaves en movimiento”, contemplan casos presentados en la práctica y que constituyen, sin duda, abordajes aéreos.

**Sección B: Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados**

Art. 166.– En caso de daños causados a aeronaves o a personas y bienes a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a cargo del explotador de ésta. El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas. El explotador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este título que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de alguna de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

*Nota del codificador:* El párrafo contiene modificaciones para precisar su ámbito de aplicación. El segundo párrafo es concordante con el criterio sostenido en el art. 142. El tercero reproduce el principio del art. 147.

Art. 167.– Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves, por los daños a las mismas aeronaves, a las personas y a los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la falta. Si no pudiera determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

Art. 168.– La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

Art. 169.– La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en los arts. 144, 145 y 163 según se trate.

**Sección C: Daños causados a terceros en la superficie**

Art. 170.– 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 en los términos de la sección precedente.

*Nota del codificador:* Tiene modificaciones tendientes a determinar que los daños indemnizables son únicamente los causados por aeronaves en vuelo.

Art. 171.– Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

*Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma.

Art. 172.– 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.

*Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma.

Art. 173.– El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje debe, dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber al explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos precedentes. Vencido dicho plazo no podrá ejercitar esta acción.

*Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma.

Art. 174.– La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el art. 160.

*Nota del codificador:* Artículo nuevo. La ley 14307 carece de referencia expresa a limitación de los montos por responsabilidad en los casos legislados en esta sección, estimándose necesario llenar esta laguna.

**TÍTULO VIII: BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO**

Art. 175.– Los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves, a requerimiento de la autoridad aeronáutica.

*Nota del codificador:* Tiene modificación tendiente a incluir al comandante, pues es razonable que la obligación pese también sobre él.

Art. 176.– El comandante de una aeronave está 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.

*Nota del codificador:* Se elimina “en vuelo” a fin de ampliar el concepto de asistencia y salvamento, introduciéndose asimismo modificaciones de forma.

Art. 177.– No habrá obligación de prestar socorro cuando esté asegurado en mejores condiciones, o su prestación signifique riesgo para las personas a bordo, o no hubiese posibilidades de prestar un socorro útil.

*Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma.

Art. 178.– En los casos del artículo anterior, quien prestase el socorro sólo tendrá derecho a ser retribuido si ha salvado o contribuido a salvar alguna persona.

*Nota del codificador:* Hay modificaciones de forma.

Art. 179.– Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra, o que hayan colaborado en la búsqueda de que trata el art. 175, o que hayan salvado a alguna persona, tendrán derecho a ser indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de ésta. Las indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

*Nota del codificador:* Se reúnen los textos de la ley 14307 por tratarse de una misma cuestión.

Art. 180.– Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados. La remuneración, que en ningún caso podrá ser superior al valor de los bienes salvados, estará a cargo de los propietarios de éstos en proporción al valor de los mismos y el salvador podrá reclamarla directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

*Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma.

Art. 181.– Si han sido salvados al

mismo tiempo personas y bienes, el que ha salvado las personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda. Art. 182.– La indemnización y remuneración son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* Art. 183.– Las obligaciones establecidas en los arts. 175 y 176 alcanzan también a las aeronaves públicas. En estos casos, queda a cargo del explotador de la aeronave socorrida el pago de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de la misma, con la limitación establecida en el segundo párrafo del art. 179. *Nota del codificador: Nuevo. Amplía la obligación del socorro a las aeronaves públicas, pues no existe razón alguna para exceptuarlas de un deber de orden humanitario y de solidaridad social. La indemnización, en estos casos, sólo debe comprender los gastos y daños que derivan del socorro, sin fines de lucro.* Art. 184.– Las disposiciones del presente título serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos. *Nota del codificador: Artículo nuevo. Tiene por objeto suplir una omisión de la ley 14307.* TÍTULO IX: INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Art. 185.– Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma. Se elimina la última parte, pues la aplicación de sanciones es ajena –en sí misma– a la investigación de accidentes.* Art. 186.– Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan. La 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 ésta. *Nota del codificador: El primer párrafo tiene modificaciones de forma. El segundo párrafo se agrega, pues el objeto del procedimiento es permitir la más rápida intervención de la autoridad aeronáutica, quien es responsable de la investigación técnica del accidente.* Art. 187.– La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente, evitará que en los mismos y en las zonas donde puedan haberse dispersado, intervengan personas no autorizadas. La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad aeronáutica. La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los casos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, en que habrá de actuarse conforme a las leyes de procedimiento penal, o cuando deban practicarse operaciones de asistencia o salvamento. *Nota del codificador: Se establece el principio de la no remoción, a fin de evitar la desaparición o destrucción de los elementos de prueba. El segundo párrafo hace una excepción al principio por razones obvias.* Art. 188.– Toda persona está obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación. *Nota del codificador: Artículo nuevo. La carga que impone se justifica por las razones de prevención y seguridad que persigue la investigación de accidentes.* Art. 189.– Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad aeronáutica, así como permitir a ésta el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación. *Nota del codificador: Artículo nuevo. Ver nota el artículo precedente.* Art. 190.– Las aeronaves privadas extranjeras que sufran accidentes en el territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales y las aeronaves privadas argentinas que sufran accidentes en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma.* TÍTULO X: SEGUROS Art. 191.– El explotador está obligado a asegurar a su personal, habitual u ocasionalmente con función a bordo, contra los accidentes susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, conforme a las leyes a que se refiere el art. 87. *Nota del codificador: Se eliminan los párrs. 2do. y 3ro. del texto de la ley 14307, por ser ajenos a la materia de este Código.* Art. 192.– El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del tít. VII. El seguro podrá ser sustituido por un depósito, en efectivo o en títulos nacionales, o por una garantía bancaria. Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros por accidentes al personal contratado en la República o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves, a los pasajeros y mercancías transportados o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva. *Nota del codificador: Tiene modificaciones de forma, habiéndose eliminado la mención de las empresas extranjeras, que es objeto de un artículo especial que comprende a toda aeronave extranjera.* Art. 193.– No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie, en los límites fijados en este Código. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenios internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos. El seguro podrá ser sustituido por otra garantía si la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autoriza. *Nota del codificador: Artículo nuevo basado en el Proyecto de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires.* Art. 194.– En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de constituir las seguridades previstas en forma de depósito en efectivo o de garantía bancaria, se considerará que la garantía es

suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe por todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los dos tercios del valor de cada aeronave si éstas son dos, o la mitad, si se trata de tres o más. *Nota del codificador:* Se elimina el último párrafo del texto de la ley 14307 porque su inclusión puede convertir en ilusoria la garantía. Art. 195.– 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 es nula. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. El último párrafo establece la sanción para el caso de incumplimiento. Art. 196.– Los seguros obligatorios cuya expiración se opera una vez iniciado el vuelo se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo. *Nota del codificador:* Artículo nuevo; tiene por objeto garantizar una cobertura continuada de los riesgos de la navegación aérea. TÍTULO XI: LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA Art. 197.– Declárase materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de: 1) La circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con éstas. 2) El otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves. 3) El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. Se agrega el último inciso, porque la naturaleza de los servicios hace necesario que sean legislados a nivel nacional, evitándose la diversidad de regulaciones en una actividad típicamente internacional. Art. 198.– 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 navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos. Art. 199.– Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales o donde ningún Estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes de la Nación Argentina y serán juzgados por sus tribunales. Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación, en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina, sobre territorio extranjero, si se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado Argentino o de personas domiciliadas en él o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma a fin de fijar debidamente el principio. Art. 200.– En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo sobre el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación sólo corresponde en caso de: 1) Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales; 2) Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea; 3) Que comprometan la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito si no mediase, en este último caso, pedido de extradición. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. En el inc. 3 se agrega “domiciliadas en él”, porque su ausencia hacía carecer de sentido a la norma. Art. 201.– Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales están regidos por la ley del pabellón y serán juzgados por sus tribunales. TÍTULO XII: FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO Art. 202.– La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República y sus aguas jurisdiccionales, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de las policías nacionales existentes. La organización y funciones de la Policía Aeronáutica serán establecidas por una ley especial que se dictará al efecto. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma, habiéndose unificado los dos textos por razones metodológicas. Art. 203.– Toda vez que se compruebe una infracción a este Código o su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la autoridad aeronáutica levantará acta con relación circunstanciada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda. 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 para posibilitar la continuación del vuelo. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. Art. 204.– Si durante un vuelo se cometiese algún delito o infracción, el comandante de la aeronave deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje, levantándose acta con las formalidades establecidas en el artículo anterior. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. Art. 205.– La autoridad policial, judicial u otra competente se incautará de los objetos mencionados en el art. 9 que se encuentren a bordo de aeronaves sin la autorización especial exigida. Si el comiso quedase firme, serán entregados a la autoridad aeronáutica a su requerimiento. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. Art. 206.– 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 comparencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. La facultad que se otorga a la autoridad aeronáutica reconoce su origen en la necesidad de facilitarle los medios que le permitan cumplir sus tareas de prevención,

*fiscalización y seguridad.* Art. 207.– 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 a favor de la autoridad aeronáutica a su requerimiento, salvo los legítimos derechos de terceros. Nota del codificador: Artículo nuevo. 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 conservación. La norma asegura la protección de los derechos legítimos de los terceros sobre la aeronave. TÍTULO XIII: FALTAS Y DELITOS. CAPÍTULO I: FALTAS. Art. 208.– (Texto según ley 22390 ). Las infracciones a las disposiciones de este Código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo Nacional y sancionadas con: 1) Apercibimiento; 2) Multa. a) Para las infracciones en el transporte aéreo comercial: de dos (2) hasta cien (100) veces el valor de la tarifa máxima vigente para el itinerario comprendido en el billete de pasaje o documento de transporte en infracción tarifaria o de dos (2) hasta doscientas (200) veces el valor de la tarifa máxima que correspondiese a cien (100) kilogramos entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción tarifaria. Cuando la infracción cometida no fuese de naturaleza tarifaria y sí relacionada con el régimen administrativo general resultante de este Código, las leyes de política aérea, sus reglamentaciones y normas complementarias, o las condiciones de otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o permisos, la multa tendrá como índice los de dos (2) hasta cien (100) veces el valor de la tarifa máxima vigente para pasajeros o desde dos (2) hasta doscientas (200) veces la tarifa vigente para cien (100) kilogramos de carga –según sea el caso– que correspondiese al mayor trayecto contenido en el instrumento que confirió la concesión, autorización o permiso de servicio o –a falta de éste– el trayecto desde el punto de origen del vuelo. b) Para las restantes actividades aeronáuticas hasta la suma de cien millones de pesos (\$ 100.000.000). c) Para los titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas hasta la suma de cuatro millones de pesos (\$ 4.000.000). Los importes de los precedentes incs. b) y c) se considerarán automáticamente modificados en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo que lo sustituyere, entre el 1 de diciembre de 1980 y el mes inmediato anterior al de la comisión de la infracción. 3) Inhabilitación temporaria de hasta cuatro (4) años o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica. 4) Suspensión temporaria de hasta seis (6) meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios comerciales aéreos. 5) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos. Art. 208.– (Texto según ley 19620 ). Las infracciones a las disposiciones de este Código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo y sancionadas con: 1) Apercibimiento; 2) Multa de hasta 10.000 argentinos oro; 3) Inhabilitación temporaria de hasta cuatro años o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica; 4) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones acordadas para la explotación de servicios comerciales aéreos. Art. 208.– (Texto originario). Las infracciones a las disposiciones de este Código y su reglamentación, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo y sancionadas con: 1) Apercibimiento; 2) Multa de hasta un millón de pesos moneda nacional; 3) Inhabilitación temporaria de hasta cuatro años o definitiva de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica; 4) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones acordadas para la explotación de servicios comerciales aéreos. Concordancia: ley 14307, 190 ; Proy. 1958, 189, 191 y 197. Art. 209.– Las faltas previstas en este Código y su reglamentación, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica salvo cuando corresponda inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones que sólo podrán ser dispuestas por el Poder Ejecutivo. Nota del codificador: Si bien las autorizaciones, en algunos supuestos son otorgadas por la autoridad aeronáutica, se ha estimado prudente que su retiro sea decretado por el Poder Ejecutivo cuando reviste carácter de sanción. Art. 210.– El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultada para imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, serán fijados por el Poder Ejecutivo. Dicho procedimiento será de carácter sumario y actuado, asegurando la existencia de dos instancias y el derecho de defensa. Nota del codificador: Se agrega el último párrafo, fijando los principios básicos a que deberá ajustarse el procedimiento. Art. 211.– (Texto según ley 22390 ). Cuando el infractor no pague la multa dentro de los cinco (5) días de estar consentida o firme la resolución que la impuso, será compelido por vía del cobro de créditos fiscales, siendo asimismo aplicable el sistema de actualización y de intereses que corresponda a tales créditos. Si el infractor es titular de certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto a la cual cometió infracción, en la forma que determine la reglamentación. Art. 212.– Podrá aplicarse inhabilitación definitiva: 1) Cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico; 2) Cuando concurren las circunstancias indicadas en el art. 223 de este Código. Art. 213.– Si el infractor fuese

reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y, como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva o la caducidad de la concesión o retiro de la autorización, según corresponda. Art. 214.– Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta. Art. 215.– (Texto según ley 22390 ). Serán recurribles ante la Justicia Federal en lo Contencioso Administrativo, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de: 1) Multa superior a quinientos mil pesos (\$ 500.000) en el caso del transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción. 2) Multa superior a doscientos mil pesos (\$ 200.000) para el caso de las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas. 3) Inhabilitación definitiva. 4) Inhabilitación temporaria que supere los quince (15) días. 5) Suspensión temporaria de las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos. 6) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos. Los montos previstos en los incs. 1) y 2) se actualizarán semestralmente en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo que lo sustituyere, a partir del 1 de diciembre de 1980. El recurso deberá interponerse dentro de los quince (15) días de notificado el acto administrativo. Art. 216.– El importe de las multas previstas en este Código y su reglamentación, ingresará al Fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil. CAPÍTULO II (\*): DELITOS(\*) Capítulo derogado por ley 20509 . Ver arts. 190 , 194 , 198 y 199 del Código Penal. Art. 217.– (Derogado por ley 20509 ). Será reprimido con reclusión o prisión de tres a quince años el que: 1) Practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación, mientras se encuentre en vuelo; 2) Por medio de fraude o violencia se apoderase de una aeronave o de su carga o cambiase o hiciese cambiar de ruta a una aeronave en vuelo. Será reprimido con la misma pena el que cometiese los hechos previstos en los incisos anteriores, mientras se están realizando en la aeronave las operaciones inmediatas anteriores al vuelo. Si tales actos produjesen accidentes o causasen lesión o muerte a alguna persona, la pena será de cinco a veinticinco años de reclusión o prisión. Nota del codificador: Se contempla en el artículo el caso de piratería aérea en una disposición equivalente a la figura del art. 198 del Código Penal, y una hipótesis específica de dichos delitos: la del “hyjacking”, que en forma más generalizada fue ya prevista en el Convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, realizado en Tokio en 1963. Art. 218.– (Derogado por ley 20509 ). Será reprimido con prisión de uno a seis 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. Nota del codificador: Se ajusta su redacción al art. 194 del Código Penal. Art. 219.– (Derogado por ley 20509 ). Será reprimido con prisión de un mes 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 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; 5) 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 seis meses a cuatro años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años. Iguales penas se impondrán al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de esas circunstancias. Nota del codificador: Los diferentes delitos previstos en este artículo se refieren directamente a la seguridad de la aeronave, a su individualización y a sus condiciones de aeronavegabilidad. Dadas cualesquiera de las condiciones previstas en los incs. 1 a 5, las probabilidades de que se produzca un evento dañoso son tan factibles, que la sola posibilidad debe ser sancionada. El resultado dañoso en sí mismo, funciona solamente como agravante. En el inc. 2, el lapso de seis meses se ha establecido teniendo en cuenta que por múltiples razones el certificado de aeronavegabilidad pudo no haber sido renovado, sin que la aeronave haya visto modificadas sus condiciones de seguridad; transcurrido ese lapso, en cambio, no existen excusas por haber omitido el cumplimiento de esa obligación y, por otra parte, en ese período la aeronave habrá normalmente desarrollado una actividad tal que permita suponer que sus condiciones de seguridad han disminuido. No se ha considerado necesario agregar aquí una disposición similar a la del art. 194 , inc. 2 de la ley 14307 relativa al incumplimiento de los funcionarios, por encontrarse sancionado ese delito en el Código Penal (arts. 248 y sigs.). Art. 220.– (Derogado por ley 20509 ). 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. *Nota del codificador:* Artículo nuevo. Es paralelo al artículo anterior, pero referido al personal navegante. Sobre el inc. 2 cabe hacer la misma reflexión, guardando las diferencias, que sobre el inc. 2 del art. 219. Art. 221.– (Derogado por ley 20509 ). 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 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 o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años. *Nota del codificador:* Este artículo se refiere al personal pero prevé una serie de casos de muy alta peligrosidad, que la experiencia ha revelado como causas constantes de accidentes de la mayor gravedad. Art. 222.– (Derogado por ley 20509 ). Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas. Art. 223.– (Derogado por ley 20509 ). Será reprimido con prisión de seis meses a dos 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. Art. 224.– (Derogado por ley 20509 ). Será reprimido con prisión de tres meses a un año, el que no cumpliera con las obligaciones prescriptas en el art. 176 de este Código. Art. 225.– (Derogado por ley 20509 ). 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. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma. Art. 226.– (Derogado por ley 20509 ). La inhabilitación será también definitiva cuando en los casos previstos en el art. 217 el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave. TÍTULO XIV: Prescripción Art. 227.– Prescriben a los seis meses las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos de los arts. 171 y 172. Si hubiere juicio, el plazo comenzará a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial. Si no hubiere juicio el plazo comenzará a contarse desde la fecha del pago, pero de todas maneras las acciones prescriben en un plazo máximo de dieciocho meses contados desde la fecha en que se produjo el abordaje. *Nota del codificador:* Se suprime la prescripción de los privilegios establecidos en el art. 60, por cuanto la misma se ha establecido en los arts. 58 y 64 y se adecua la norma a lo dispuesto en el Proyecto de Montreal de 1954. Art. 228.– Prescriben al año: 1) La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercaderías transportadas. El término se cuenta desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiese haber llegado o desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento; 2) Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El plazo empieza a correr desde el día del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento pero no excediendo en ningún caso los tres años a partir del día en que el daño fue causado; 3) Las acciones de reparación por daños en caso de abordaje. El término se cuenta desde el día del hecho; 4) (Incorporado por ley 22390 ). 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. *Nota del codificador:* Tiene modificaciones de forma introducidas para aclarar el texto. Art. 229.– Prescriben a los dos años las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que terminaron estas operaciones. *Nota del codificador:* Sin modificaciones. Art. 230.– La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el cap. I del tít. XIII de este Código, se cumple a los cuatro años de ocurrido el hecho o de la fecha de notificación de la sanción. *Nota del codificador:* Esta disposición es necesaria para complementar el cap. I del tít. XIII. En lo que respecta a la prescripción correspondiente a delitos, el art. 224 establece las normas de aplicación. TÍTULO XV: DISPOSICIONES FINALES Art. 231.– En la circulación aérea dentro del territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales en que la Nación sea parte. *Nota del codificador:* Los Anexos Técnicos al Convenio Internacional de Aviación Civil de Chicago del que la Argentina es estado miembro, contienen algunas unidades de medida que difieren del sistema métrico decimal y cuya aplicación es obligatoria en la circulación aérea internacional; la adopción de tales sistemas de medida es necesaria por razones de uniformidad internacional que redundan en la seguridad de la actividad aérea. Art. 232.– 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 al respecto y a las prescripciones contenidas en los convenios sobre la materia, de los que la Nación sea parte. *Nota del codificador:* Se reproduce salvo una modificación de forma, el texto del Proyecto de 1958. Art. 233.– En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los tres meses de la fecha de recepción de las últimas noticias. *Nota del codificador:* Se suprime la referencia a la presunción de fallecimiento de personas a bordo de aeronaves accidentadas por ser materia propia de la ley civil. El art. 23, inc. 2 de la ley 14394 contempla el caso. Art. 234.– Considérase aero club, 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 aero clubes a realizar ciertas actividades aéreas comerciales complementarias, siempre que tal dispensa: 1) No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados; 2) Los ingresos que se realicen por tales servicios, se destinarán exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del aero club, tendiendo a su autosuficiencia económica. El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y circunstancia en que se otorgarán estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria a fin de que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente. *Nota del codificador: Constituyendo los aero clubes asociaciones de carácter civil sin propósito de lucro, les está vedado actualmente desarrollar actividades comerciales aéreas.* Para realizar tales actividades, los aeroclubes tendrían que constituirse en sociedades comerciales, hecho no siempre factible que depende esencialmente de la posibilidad o no de subsistir con los ingresos derivados de aquella actividad. Existen en el país zonas en las cuales el avión es casi el único medio de comunicación. Pero su explotación comercial no siempre resulta reditiva, en forma tal que despierte el interés o incentivo necesario para que se constituyan empresas locales que cumplan esos servicios. En cambio esas necesidades públicas pueden ser satisfechas primariamente por los aeroclubes de la zona, utilizando los elementos humanos y mecánicos de que disponen, a menor costo; al mismo tiempo permitiría a sus asociados mantener un adecuado entrenamiento, obteniendo una mayor capacitación y la posibilidad de un ingreso tendiente a lograr la autosuficiencia económica de la institución. A fin de conciliar el carácter civil de estas asociaciones con la realización de actividades comerciales, el artículo faculta a la autoridad aeronáutica para otorgar tal dispensa, sujeta a las condiciones que en el mismo se determinan, encaminadas esencialmente a no afectar los intereses de los explotadores comerciales y a lograr la autosuficiencia económica de estas asociaciones. Tratándose de situaciones de excepción, sólo la necesidad pública justificará el otorgamiento de estas autorizaciones, evitando una competencia antieconómica con los explotadores habituales de estos servicios comerciales aéreos. Art. 235.— El Código Aeronáutico entrará en vigencia a los treinta días de su publicación, oportunidad en la cual quedarán derogadas las leyes 13345 , 14307 y 17118 , los decretos-leyes 1256/1957 y 6817/1963 y toda otra disposición que se le oponga. Art. 236.— Comuníquese, etc. Onganía – Borda – Lanusse