



D. 1332/1954
Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

CÓDIGO AERONÁUTICO

TITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. - 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.

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

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

Artículo 3.-El conocimiento y decisión de las causas que versen sobre Aeronáutica civil y los delitos que se relacionen con la misma es de la jurisdicción y competencia de los Tribunales en lo Civil y Comercial Federal y en lo Penal de la Nación.

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

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

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

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

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



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

TITULO II - CIRCULACION AEREA

Capítulo 1.- Principios Generales

Artículo 7.-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 de aplicación establecerá las normas relativas a la circulación aérea y las medidas de seguridad correspondientes, incluidas las destinadas a la prevención de delitos y faltas aeronáuticas.

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

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

Artículo 8.-Las aeronaves deben despegar 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 específicas o en casos de funciones sanitarias o de búsqueda, asistencia o salvamento.

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

Artículo 9.-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.

Artículo 10.- Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al vuelo de una aeronave. Si le produjere perjuicio, tendrá derecho a indemnización.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 11.- Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino.

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.

Artículo 12.- El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad de vuelo será reglamentado por la autoridad de aplicación.

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

Artículo 13.- 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 de aplicación o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

Artículo 14.- Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos aptos para comunicaciones y navegación, los cuales deberán contar con licencia expedida por la autoridad competente. La autoridad de aplicación determinará las aeronaves que podrán ser exceptuadas de tal equipamiento.

Artículo 15.- La autoridad de aplicación podrá practicar las inspecciones y verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para garantizar la actividad aérea, evitando todo retardo innecesario.

Capítulo 2. - Entrada y Salida de Aeronaves del Territorio Argentino

Artículo 16.- El ingreso al país de aeronaves públicas extranjeras, salvo los casos previstos en el artículo 18, está supeditado a la autorización previa del Poder Ejecutivo. Las aeronaves privadas extranjeras necesitan permiso previo de la autoridad de aplicación.

Artículo 17.- La entrada al territorio argentino de aeronaves públicas o privadas, pertenecientes a países vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustará a las cláusulas de dicho acuerdo.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 18.- La autoridad de aplicación 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 correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Artículo 19.- 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.

Artículo 20.- Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados de idoneidad aceptados por la autoridad de aplicación argentina o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

Artículo 21.- Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas aéreas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo de uso internacional o de un aeródromo especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización.

Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo de uso internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

Artículo 22.- Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo de uso internacional más próximo a la frontera.

Excepcionalmente y en cada caso, podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad de aplicación, la que indicará ruta aérea a seguir y aeródromo de fiscalización.

Artículo 23.- Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo designado en el caso del artículo anterior, el comandante, o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad de aplicación. Sin permiso de la autoridad de aplicación, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

Artículo 24.- 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.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

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

Artículo 25.- Si una aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio argentino sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a circulación aérea, podrá ser obligada a aterrizar y detenida.

A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

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

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

Las autoridades aeronáuticas argentinas tomarán las medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en la República Argentina o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en su territorio, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

- a) La circulación aérea en general y el funcionamiento de los aeropuertos destinados a la aeronavegación internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con ella;
- b) El otorgamiento de las certificaciones de idoneidad del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificaciones de aeronavegabilidad de las aeronaves;
- c) El otorgamiento de los permisos de operación para la prestación de los servicios comerciales aéreos.

TITULO III - INFRAESTRUCTURA



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Capítulo 1.- Aeródromos

Artículo 26.- Denominase aeródromo a toda área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, habilitada como tal por la autoridad de aplicación.

Los aeródromos de uso internacional o aeropuertos, son aquellos aeródromos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino al extranjero, donde se presten servicios de aduana, sanidad, migraciones y procedimientos similares.

El Poder Ejecutivo determinará los aeródromos de uso internacional y fijará el régimen y condiciones de funcionamiento de los mismos.

Artículo 27.- 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.

Artículo 28.- Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad de aplicación, a cuyo fin ésta se ajustará a la reglamentación pertinente. La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados pueden ser efectuados por personas de existencia visible o jurídicas.

Artículo 29.- Es obligación del propietario o del usuario comunicar a la autoridad de aplicación la existencia de todo lugar que sea utilizado habitual o periódicamente para realizar actividades aéreas.

Artículo 30.- Los servicios y prestaciones que no sean los del artículo 31, vinculados con el uso de aeródromos públicos, estarán sujetos a derechos que abonarán los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder Ejecutivo.

Capítulo 2.- Servicios de Tránsito Aéreo

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

Estos servicios serán prestados por la autoridad de aplicación o mediante concesión por las entidades públicas competentes.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 32.- Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios y su determinación, montos y respectivos porcentajes, serán fijados por el Poder Ejecutivo.

Capítulo 3.- Limitaciones al dominio

Artículo 33.- A los fines de este Código, denominase superficie de despeje de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Artículo 34.- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos y sus inmediaciones, así como las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras, elementos o instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

Artículo 35.- La autoridad de aplicación determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.

Artículo 36.- Si con posterioridad a la habilitación de un aeródromo público se comprobare la infracción a la norma a la que se refiere el artículo 33 de este Código, el propietario hará saber tal circunstancia a la autoridad de aplicación, quien intimará al infractor la eliminación del obstáculo dentro del término de treinta días.

Si no se cumpliero con la intimación, la autoridad de aplicación notificará al propietario, quien deberá requerir judicialmente la demolición o supresión del obstáculo, dentro del término de treinta días, lo que no dará derecho a indemnización.

Si el propietario no requiriese la demolición o supresión del obstáculo dentro del plazo fijado, la autoridad de aplicación podrá proceder por sí, conforme lo previsto en el párrafo anterior.

Los gastos que demande la supresión del obstáculo, serán a cargo de quien lo hubiere creado.

Artículo 37.- Si uno o más obstáculos erigidos o constituidos con posterioridad a la habilitación de un aeródromo privado, afectaran sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la autoridad de aplicación determinará si el o los obstáculos constituyen peligro para la circulación aérea. En este supuesto, el propietario del aeródromo privado tiene derecho a solicitar remoción, supresión o reducción del o de los obstáculos o en defecto de ello, a ser indemnizado.

Artículo 38.- Es obligatorio en todo el territorio argentino el señalamiento de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea, siendo a cargo del propietario los gastos de



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que correspondan. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

TITULO IV - AERONAVES

Capítulo 1.- Concepto y Clasificación

Artículo 39.- Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo, utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas.

Quedan excluidos de esta definición los aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.

Artículo 40.- Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

Capítulo 2.- Inscripción, Matriculación y Nacionalidad

Artículo 41.- La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

Toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscrita en un estado extranjero.

Artículo 42.- 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 fijarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

Podrán igualmente asignarse marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación a aquellas aeronaves sometidas a un contrato de locación en el que el locatario asuma el carácter de explotador, siempre que:



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

1º) Tales aeronaves sean afectadas a servicios de transporte aéreo interno o internacionales y a servicios de trabajo aéreo, realizados por transportadores y por personas físicas o jurídicas argentinas;

2º) El locatario cumpla los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina y el contrato se ajuste a lo establecido en los Títulos VI y VII de este Código. Esta inscripción se mantendrá durante la vigencia del contrato de locación, deberá contar con la expresa conformidad del propietario y no implicará transferir esa propiedad al locatario de la aeronave.

Artículo 43.- Podrán asignarse marcas de nacionalidad y matrícula argentina con carácter temporario, a aquellas aeronaves objeto de un contrato de locación o "leasing", siempre que el locatario o tomador cumpla con los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina y el contrato se ajuste a lo previsto en los Títulos VI y VII de este Código, en lo pertinente.

Esta inscripción se mantendrá durante la vigencia del contrato y deberá contar con la expresa conformidad del propietario o dador.

Artículo 44.- Podrán inscribirse en forma provisoria en el Registro Nacional de Aeronaves y otorgárseles matrícula argentina, las aeronaves que sean propiedad de un organismo público internacional del que la República Argentina sea Estado miembro, cuando las mismas sean cedidas en préstamo a organismos del Estado Argentino para su uso por parte de éste.

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

Artículo 45.- Los motores de aeronaves y las aeronaves en construcción podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 46.- Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida mediante un contrato de compra-venta sometido a condición o a crédito u otros contratos por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que:

- 1) El contrato se ajuste a la legislación del país cuya ley sea aplicable.
- 2) El contrato se inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves.
- 3) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina.
- 4) Se llenen los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 47.- También podrán ser inscriptas provisoriamente a nombre de sus compradores quienes deberán cumplir los requisitos exigidos por el artículo 52, las aeronaves argentinas adquiridas en el país por contrato de compraventa con pacto de reserva de dominio, cuyo régimen legal será el de la condición resolutoria.

Artículo 48.- La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente.

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

Capítulo 3.- *Registro Nacional de Aeronaves*

Artículo 49.- En el Registro Nacional de Aeronaves, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, se anotarán:

- 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan;
- 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores;
- 3) Los embargos, medidas precautorias e interdiccionales que pesen 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 utilización de aeronaves;
- 7) El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;
- 8) Los privilegios aeronáuticos;
- 9) Las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico argentino, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros;
- 10) Los permisos de operación otorgados por el Poder Ejecutivo o por la autoridad de aplicación para la explotación de los servicios de transporte aéreo y de trabajo aéreo en el país.;
- 11) Las habilitaciones para la instalación de industrias y talleres aeronáuticos;
- 12) Las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes;
- 13) Las resoluciones de la autoridad de aplicación que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados;
- 14) Las matrículas de explotador de aeronaves de quienes así lo soliciten;



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

15) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o modificar la situación jurídica de la aeronave.

Artículo ~~49~~⁵⁰.- 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 artículo 52 de este Código, producirá de oficio la cancelación de la matrícula.

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

Artículo 51.- 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 4.- Propiedad de Aeronaves

Artículo 52.- Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

- 1) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República.
- 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyo derecho excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República.
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.

Artículo 53.- Las aeronaves son cosas muebles registrables. Solo podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves los actos jurídicos realizados por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado.

Artículo 54.- La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 49, incisos 1º, 2º, 3º, 6º y 15º, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

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



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 55.- Los actos y contratos mencionados en el artículo 49, incisos 1º, 2º, 6º y 15º de este Código, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República Argentina, deberán:

- 1) Ser formalizados mediante escritura pública o documento privado con certificación este último de las firmas de las partes intervinientes a los efectos de acreditar su autenticidad por cualquiera de los medios previstos y aceptados para tales fines en el país de su otorgamiento;
- 2) Ser legalizados ante la autoridad consular argentina.

Capítulo 5.- Hipoteca

Artículo 56.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en partes indivisas y aún cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscriptos conforme al artículo 45 de este Código.

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

No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme a los artículos 46 y 47 de este Código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

Quando 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 aún cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

Artículo 57.- La hipoteca deberá constituirse por instrumento público e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se ha efectuado.

En el instrumento deberá constar:

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



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 58.- El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

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

Artículo 59.- En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido.

Artículo 60.- La hipoteca se extingue de pleno derecho a los siete años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

Artículo 61.- La hipoteca debidamente constituida toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código.

Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

Capítulo 6.- Privilegios

Artículo 62.- Los privilegios establecidos en el presente Capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiese inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Artículo 63.- En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.

Artículo 64.- Tendrán el privilegio sobre la aeronave:

- 1.- Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.
- 2.- Los créditos por derecho de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, 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; y los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave, previstos en el artículo 72.
- 4.- El crédito del vendedor en los casos de los artículos 45 y 46.

Artículo 65.- Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

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

Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los viajes precedentes.

Artículo 66.- Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes.

La carga y el flete se verán afectados por ellos solo en el caso de que los gastos previstos en el inciso 3º del artículo 64 los hayan beneficiado directamente.

Artículo 67.- Los privilegios sólo se extinguen:

- 1.- Por la extinción de la obligación principal.
- 2.- Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción, si esta no fuese renovada.
- 3.- Por la venta judicial de la aeronave después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al artículo 62 de este Código.

Artículo 68.- Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejecuta dentro de los quince días siguientes al momento en que los efectos estuvieron a disposición del destinatario. Este privilegio no requiere inscripción.

Capítulo 7.- Embargos

Artículo 69.- Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas. Sin embargo, no serán susceptibles al derecho de retención.

Artículo 70.- La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho.

Artículo 71.- Podrá ser dispuesta la inmovilización de la aeronave embargada sólo en los siguientes casos:

- 1.- Cuando haya sido ordenada en virtud de una ejecución de sentencia.
- 2.- Cuando se trate de un crédito acordado para la realización del viaje y aún cuando la aeronave esté lista para partir.
- 3.- Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compra-venta, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los artículos 46 y 47 de este Código.

Capítulo 8.- Abandono de Aeronaves



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 72.- Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado argentino, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y el procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.

Artículo 73.- 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 de aplicación podrá proceder a su inmediata remoción.

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

TITULO V - PERSONAL AERONAUTICO

Artículo 74.- Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de idoneidad expedida por la autoridad de aplicación.

Artículo 75.- La reválida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero, se regirá por los acuerdos suscriptos entre ese Estado y la República Argentina.

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

Artículo 76.- La autoridad de aplicación 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 de vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves.

Artículo 77.- Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante.

El comandante será responsable de la aeronave y su tripulación, de los pasajeros y equipaje, de la carga y del correo, desde que se haga cargo de la aeronave para emprender el vuelo,



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

aunque no ejerza la función propia del piloto. Esta responsabilidad cesa cuando finalizado el vuelo, haga entrega de la aeronave, pasajeros, correo y carga a la autoridad competente o al representante del explotador.

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

Artículo 78.- 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.

Artículo 79.- El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para garantizarla.

Artículo 80.- En caso de peligro, el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie.

Artículo 81.- El comandante de la aeronave tiene derecho, aún 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.

Artículo 82.- El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad, el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo.

Artículo 83.- El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos y defunciones ocurridos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente.

Igual procedimiento deberá adoptar en relación a los matrimonios y testamentos celebrados u otorgados "in extremis" a bordo.

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.

Artículo 84.- El comandante de la aeronave tiene el derecho de emitir, durante el vuelo, los



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 85.- La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes de la materia.

Artículo 86.- En todo aeródromo público de la categoría que se fije por la autoridad de aplicación, habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo, en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno.

La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo.

Artículo 87.- La autoridad de aplicación reglamentará las facultades y obligaciones del jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

Artículo 88.- En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la autoridad de aplicación.

TITULO VI - EXPLOTADOR

Artículo 89.- Este Código denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro.

Artículo 90.- El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 91.- 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.

TITULO VII - CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

Capítulo 1.- Locación de aeronaves.

Artículo 92.- Hay locación de aeronave cuando una parte se obliga a transferir el derecho de uso y goce de una aeronave determinada durante un cierto tiempo, por uno o más viajes o por



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

un kilometraje a recorrer, para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica y la otra parte se obliga a pagar un precio.

Artículo 93.- El contrato de locación de aeronave produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario. El contrato deberá constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

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

Artículo 94.- El locador podrá obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica de aquella y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario. En caso de que el locatario de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, la obligación del locador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización. En todos los casos, la obligación del locador comprende también la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario o se hubiese pactado una solución contraria.

Artículo 95.- El locatario está obligado a cuidar de la aeronave arrendada con la debida diligencia y usarla exclusivamente en la actividad específicamente aeronáutica indicada en el contrato. Está obligado también a pagar el precio en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al locador, cuando se hubiese vencido el término estipulado en el contrato, en el estado en que la haya recibido y sin más deterioros que los que se deban al uso legítimo y al simple transcurso del tiempo y los producidos por caso fortuito y fuerza mayor.

Capítulo 2.- Fletamento de aeronaves.

Artículo 96.- Hay fletamento de aeronaves cuando una parte, que conserva su carácter de explotador, se obliga a realizar con una aeronave determinada al menos genéricamente, una o más operaciones aéreas, específicamente fijadas o referidas a un período de tiempo en beneficio de la otra parte, y ésta se compromete a abonar por ellas un precio.

Artículo 97.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito y sus formalidades se rigen por la ley del lugar de su celebración.

Artículo 98.- El fletante deberá poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad. Asimismo deberá cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenido.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 99.- El fletador deberá utilizar la aeronave según el uso previsto en el contrato y pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos.

Artículo 100.- En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada sin que medie culpa del fletante, el fletador estará obligado a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuese estipulado, sin perjuicio de las indemnizaciones pertinentes.

Capítulo 3.- *Intercambio de aeronaves.*

Artículo 101.- El intercambio de aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores se obliguen a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.

Artículo 102.- Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en forma de locaciones o fletamentos recíprocos y deberán constar por escrito.

Artículo 103.- Cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de locaciones será inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Capítulo 4.- *Locatario o fletador extranjero.*

Artículo 104.- Cuando una aeronave matriculada en la República Argentina sea explotada de conformidad con un contrato de locación o fletamento de aeronaves, por un locatario o fletador que tenga su oficina principal, o de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado, la autoridad de aplicación mediante acuerdo con ese Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los preceptos de los Convenios de derecho aeronáutico.

La República Argentina quedará relevada de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

Artículo 105.- La transferencia no producirá efectos con respecto a otros Estados, antes que el acuerdo entre la República Argentina y el otro Estado contratante al cual se refiere el artículo anterior, se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional y hecho público de conformidad con los preceptos de la Convención de Chicago de 1944, o de que uno de los dos Estados parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

TITULO VIII - AERONAUTICA COMERCIAL

Capítulo 1.- Disposiciones Generales

Artículo 106.-El concepto de aeronáutica comercial comprende el transporte aéreo y el trabajo aéreo.

Artículo 107.- Se considera transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro.

El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial de aeronaves en cualesquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas en función complementaria de aquéllas, que no sea un servicio de transporte aéreo.

Artículo 108.- El concepto de 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, abierto al uso público, se realiza mediante una serie sistemática de vuelos durante la vigencia del permiso de operación, con itinerarios y horarios prefijados. No alterará el carácter regular del servicio la circunstancia que la serie sistemática de vuelos no se mantenga constante durante todo el año.

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

Artículo 109.- Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos del territorio argentino. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio argentino y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio argentino cuando se hubiese pactado una escala intermedia en el territorio de un Estado extranjero.

Artículo 110.- La explotación de toda actividad comercial aérea requiere concesión o autorización previa, conforme a las prescripciones de este Código y su reglamentación.

Artículo 111.- Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas. Sin embargo, por razones de interés público se podrá autorizar la cesión después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por este Código para ser titular de la concesión o autorización de que se trate.

Artículo 112.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de bandera nacional y extranjera, a cuyo efecto el Poder Ejecutivo celebrará acuerdos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo o autorizará las respectivas explotaciones a transportadores de bandera nacional o extranjera.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 113.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden interno mediante servicios de transporte aéreo prestados por personas físicas o jurídicas constituídas en el país de acuerdo con la legislación vigente, salvo casos de excepción en que razones de interés general acrediten la conveniencia de otorgar autorizaciones a transportadores de bandera extranjera, bajo condición de reciprocidad.

Artículo 114.- Se podrá alentar exclusivamente a los transportadores de bandera nacional que acrediten la posibilidad de una favorable evolución en los resultados de su explotación y siempre que cuenten con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados, mediante la adopción de medidas y regímenes adecuados que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión de los servicios públicos, comprendiendo alguna o varias de las siguientes formas de ayuda:

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

Artículo 115.- Con objeto de cubrir el déficit de una sana explotación o garantizar una razonable utilidad, el Poder Ejecutivo podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la República Argentina. 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.

Artículo 116.- El Poder Ejecutivo complementará económicamente a los transportadores nacionales que presten servicios aéreos regulares, para cubrir total o parcialmente los quebrantos económicos producidos en la explotación de aquellos servicios de transporte aéreo regular que revistan el carácter de especial interés para la República Argentina, en las condiciones que la autoridad de aplicación determine.

Artículo 117.- Se facilitarán las operaciones de entrada y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo, en los servicios de transporte aéreo internacional e interno de conformidad con los convenios internacionales en los que la República Argentina sea parte, mediante la coordinación de los organismos especializados.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Sección A.- Explotación.

Artículo 118.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituídas conforme a las leyes vigentes. Cuando no hubiere empresas de capitales estatales, privados o mixtos autorizadas a explotar servicios aerocomerciales, estos últimos podrán ser realizados por el Estado Argentino, a quien le será aplicado lo dispuesto en este Código.

Artículo 119.- Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deberán mantener su domicilio real en la República Argentina.

Artículo 120.- Las sociedades se constituirán en cualesquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

1°.- El domicilio de la sociedad debe estar en la República.

2°.- El control y dirección de la sociedad deben estar en manos de personas con domicilio real en la República.

3°.- Si se trata de una sociedad de personas, por lo menos la mitad más uno de los socios deben tener domicilio real en la República y poseer la mayoría del capital social.

4°.- Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a personas con domicilio real en la República. La transferencia de estas acciones sólo podrá efectuarse con autorización del Directorio, el cual comunicará a la autoridad de aplicación, dentro de los ocho (8) días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.

Artículo 121.- Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesorio, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en este Código y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados.

Artículo 122.- El Poder Ejecutivo reglamentará los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de las memorias, balances generales y cuadros demostrativos de ganancias y pérdidas. Las empresas llevarán, además de los exigidos por el Código de Comercio y leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad de aplicación. Asimismo, la autoridad de aplicación podrá efectuar las verificaciones y requerir los informes necesarios para determinar, en un momento dado, el origen y distribución del capital social.

Artículo 123.- Los servicios de transporte aéreo interno regulares y no regulares serán realizados mediante concesión o autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad que éste determine, debiendo fijar también el procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones con inclusión de un régimen de audiencia pública para analizar



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.

Artículo 124.-Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas, por períodos que no excederán de quince (15) años cada uno. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, ésta podrá ser prorrogada sucesivamente a requerimiento de la empresa concesionaria por lapsos no mayores del antes citado.

Artículo 125.- La concesión para operar una ruta no importa exclusividad.

Artículo 126.- No se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad jurídica, técnica y económico-financiera del explotador y la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

Artículo 127.-En los servicios de transporte aéreo, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. Por razones técnicas, la autoridad de aplicación podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos (2) años a contar desde la fecha de la autorización.

Artículo 128.- Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad de aplicación podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Artículo 129.- La autoridad de aplicación establecerá las normas operativas a que se sujetarán los servicios de transporte aéreo y autorizará la afectación de las aeronaves a las flotas de transportadores de bandera argentina.

Artículo 130.-Los itinerarios, frecuencias, capacidad, horarios y tarifas serán sometidas a la aprobación o registro de la autoridad de aplicación, de acuerdo con la respectiva reglamentación.

Artículo 131.- Los acuerdos entre empresas concesionarias o autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo que impliquen arreglos de pool, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, deberán ser comunicados a la autoridad de aplicación antes de su comienzo de ejecución.

Artículo 132.- A la expiración normal o anticipada de las actividades de una empresa de transporte aéreo, sus aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones deberán ser ofrecidos en venta en el país, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en la República Argentina, se autorizará su exportación.

Artículo 133.- Toda empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince (15) días



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

de notificada, una suma equivalente al dos (2) 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 de aplicación.

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

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

Artículo 134.- La flota del explotador deberá estar integrada por una cantidad de aeronaves que, juntamente con los demás elementos inhórricos a la capacidad técnica, permita asegurar en todo momento la adecuada atención del servicio.

Artículo 135.- Los transportadores deberán renovar su flota de aeronaves conforme a los adelantos tecnológicos en la medida que las características del servicio lo exijan y las previsiones de infraestructura y el mercado lo permitan, tendiendo con ello a lograr un mejor servicio para el usuario y una ecuación económico-financiera que cubra el punto de equilibrio económico de la explotación.

Artículo 136.- Para asegurar la continuidad de las prestaciones, el explotador deberá contar con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados.

Artículo 137.- La explotación de servicios internos no regulares deberá ajustarse a las siguientes normas:

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

Sección B.- Generalidades.

Artículo 138.- El contrato de transporte aéreo es aquel por el cual un transportador se obliga a trasladar en aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, a personas, equipajes o carga a cambio de un precio cierto en dinero.

En caso de transporte de equipaje o carga, el contrato se considerará cumplido con la entrega de los mismos en destino.

Artículo 139.- El contrato de transporte aéreo será sucesivo cuando se efectúe por varios transportadores por vía aérea en forma sucesiva y será considerado como transporte único



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

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.

El contrato de transporte será combinado cuando se empleen diferentes medios de transporte, en cuyo caso cada modo se regirá por las normas pertinentes. En caso de haberse celebrado un contrato de transporte multimodal, el mismo se regirá por la ley respectiva.

Sección C. Transporte de pasajeros.

Artículo 140.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe ser instrumentado por escrito mediante un billete de pasaje o por medios electrónicos. En este último caso, el transportador ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por dichos medios.

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

Artículo 141.- La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 140 de este Código, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte aéreo, el que quedará sujeto a las disposiciones de este Código.

Artículo 142.- El billete de pasaje puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que debe contener:

- 1) Número de orden;
- 2) Lugar y fecha de emisión;
- 3) Punto de partida y de destino;
- 4) Nombre y domicilio del transportador.

Sección D.- Transporte de Equipajes

Artículo 143.- El transporte de equipajes registrados se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir por cada bulto, por escrito o por medios electrónicos, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos del artículo 144 de este Código.

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

Artículo 144.- 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;



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

4) Monto del valor declarado, en su caso.

Sección E.- Transporte de Mercancías

Artículo 145.- La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. Debe expresar que se trata de transporte aéreo y puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Artículo 146.- 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.

Artículo 147.- La carta de porte debe indicar:

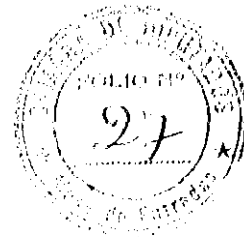
- 1) Lugar y fecha de emisión;
- 2) Punto de partida y de destino;
- 3) Nombre y domicilio del remitente;
- 4) Nombre y domicilio del transportador;
- 5) Nombre y domicilio del destinatario, en su caso;
- 6) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos;
- 7) Peso y dimensiones de la mercancía 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.

Artículo 148.- La aceptación de la mercancía sin que se hubiese extendido la carta de porte o si ésta no contuviese las indicaciones que expresan los incisos 1) a 7) del artículo precedente, no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las reglas del presente Código.

Artículo 149.- 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.

Artículo 150.- Cuando se realicen transportes combinados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 213, las condiciones estipuladas de acuerdo con la última parte del precitado artículo podrán incluirse en la carta de porte y tendrán fuerza legal.

Sección F.- Transporte de Carga Postal



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 151.- Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que fije la autoridad de aplicación para cada tipo de aeronave.

El transporte de la carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros.

Artículo 152.- 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.

Artículo 153.- Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobados con intervención de las autoridades de aplicación y postal, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación.

La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente, excepto en lo relativo a responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el Título X de este Código.

Capítulo 3.- Servicios de Transporte Aéreo Internacional

Artículo 154.- A los fines de asegurar la actividad aerocomercial en el orden internacional, se establecen los siguientes principios:

- a) Que se asegure a los transportadores aéreos nacionales el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (1a. y 2a. libertades del aire).
- b) Que la demanda de transporte aéreo entre el territorio argentino y el de un determinado país se atienda primordialmente con transportadores de ambas banderas. La capacidad que se autorice a los referidos transportadores deberá ajustarse a una distribución equitativa fijada en base a las necesidades de los tráficos embarcados en el territorio argentino que sean desembarcados en aquel país o viceversa (3a. y 4a. libertades del aire). Todo aumento de esta capacidad por incremento de frecuencia, sustitución de equipo o modificación de su configuración interna, deberá ajustarse a este principio.
- c) Que la totalidad de los tráficos que realice todo transportador extranjero desde terceros países a la República Argentina y viceversa (5a. libertad del aire), no exceda a la que se efectúe desde el país de su bandera con destino al territorio argentino y viceversa (3a. y 4a. libertades del aire), salvo los casos de excepción en que por reciprocidad, proceda otorgar el derecho de hacer un tráfico de 5a. libertad superior al señalado de 3a. y 4a. libertades, cuando un transportador de bandera argentina deba efectuar, a su vez, una explotación como la indicada. Consecuentemente, se incrementará la capacidad cuando ello resulte imprescindible para la adecuada prestación del servicio.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- d) Que los tráficos regionales sean primordialmente atendidos por transportadores de bandera argentina y del país limítrofe de que se trate, debiéndose, en caso necesario, establecer un régimen de protección especial.
- e) Que el otorgamiento de todo derecho a un transportador extranjero, además de fundarse en necesidades que lo justifique, se condicione a la equitativa reciprocidad por parte del país de su bandera para con la República Argentina y/o los transportadores argentinos.
- f) Que de acuerdo con la preponderante participación que le corresponde a los transportadores aéreos nacionales en la realización de los servicios de pasajeros, se facilite con idéntico propósito el impulso y desenvolvimiento del transporte de carga por vía aérea.
- g) Que el transporte de correo por vía aérea desde el territorio argentino al exterior, sea realizado primordialmente por transportadores de bandera argentina hasta las escalas de sus servicios que aseguren en la forma más adecuada, la llegada al destino final de la carga postal. La asignación de carga aérea postal a todo transportador de bandera extranjera, quedará condicionado a lo establecido en el inciso e) del presente artículo. La reciprocidad a que se hace referencia en dicho inciso, deberá medirse en función del valor económico del servicio.

Artículo 155.-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 internacionales.

Artículo 156 -Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte o con otros instrumentos bilaterales o multilaterales suscriptos por las autoridades competentes o mediante autorización previa otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad que ésta determine, debiendo fijarse el procedimiento para tramitar las solicitudes respectivas, con inclusión de un régimen de audiencia pública que permita a terceros ejercer su derecho a ser oídos en el análisis de la necesidad o conveniencia de los servicios.

La autoridad de aplicación 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 la previa autorización.

Artículo 157.-En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin una verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Capítulo 4.- Código Compartido.

Artículo 158.- El contrato de código compartido es aquel mediante el cual dos o más transportadores aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno solo de



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

Artículo 159.- Los contratos de código compartido deberán constar por escrito y antes de ser ejecutados, deberán ser autorizados por la autoridad de aplicación.

Artículo 160.- La autoridad de aplicación mantendrá la confidencialidad que surja de los contratos de código compartido, excepto en caso de solicitud judicial.

Artículo 161.- La calidad de explotador de la aeronave en los contratos de código compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate.

Sin perjuicio de las obligaciones recíprocas establecidas en el respectivo contrato, las partes responden solidariamente frente a los pasajeros, equipajes y mercancías transportados.

Capítulo 5.- Trabajo Aéreo

Artículo 162.- Para realizar trabajo aéreo en cualesquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad de aplicación sujeta a los siguientes requisitos:

- 1°. Reunir las condiciones establecidas en el artículo 51 para ser propietario de aeronave.
- 2°. Poseer capacidad jurídica, técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate.
- 3°. Operar con aeronaves de matrícula argentina.

La autoridad de aplicación podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias de los incisos 1° y 3° precedentes con carácter excepcional, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Artículo 163.- Son aplicables al trabajo aéreo las prescripciones de los artículos de este Código, en cuanto se encontraren relacionadas con el mismo. El Poder Ejecutivo establecerá las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo en sus diversas modalidades y el régimen de su autorización.

Capítulo 6.- Fiscalización de las Actividades Aeronáuticas Comerciales. Facultades de la autoridad de aplicación.

Artículo 164.- Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la correspondiente autoridad de aplicación. Al efecto le corresponde:



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- 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 consecuencia se dicten.
- 2.- Ejercer la fiscalización técnica-operativa, jurídica, 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 de los servicios a solicitud de los prestatarios, cuando a su juicio no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinen el otorgamiento de la concesión o autorización.
- 5.- Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6.- Exigir que el personal aeronáutico posea las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7.- Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de los 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 objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes.
- 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 argentino y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.

Artículo 165. Los transportadores nacionales están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves a un funcionario de la autoridad de aplicación 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.

Capítulo 7.- Suspensión y Extinción de las Concesiones y Autorizaciones.

Artículo 166.-Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, la autoridad de aplicación y según lo establezca la reglamentación, 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 fuere iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
3. Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causa justificada o permiso de la autoridad de aplicación.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

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 con lo dispuesto en el artículo 111 de este Código.
6. Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista en el Título XIII (Seguros) y en el artículo 133 de este Código.

TITULO IX- SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Capítulo 1.- Conceptos Generales

Artículo 167.- El concepto de sistema de reservas por computadora es el que individualiza un sistema computarizado por el que:

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

Artículo 168.- A los fines de esta Ley:

- a) **PRODUCTO DE TRANSPORTE AEREO** es todo servicio aéreo regular y no regular de pasajeros y de carga, así como todo servicio secundario conexo y las prestaciones suplementarias comercializadas como parte integrante de un mismo contrato.
- b) **PROVEEDOR DEL SISTEMA** es toda persona natural o jurídica que posee, explota o comercializa, en todo o en parte, un sistema computarizado de reservas.
- c) **TRANSPORTISTA PARTICIPANTE** es un transportista aéreo que opta por distribuir sus servicios a través de un sistema de reservas por computadoras, sea en calidad de proveedor del sistema o mediante un acuerdo con el mismo.
- d) **SUSCRIPTOR** es la persona natural o jurídica, distinta del transportista aéreo, que utiliza un sistema de reservas por computadora mediante un contrato con un proveedor de sistemas para la venta de productos de transporte aéreo.
- e) **TERMINAL SCR** es una instalación integrada por una pantalla de tipo televisión, un teclado y demás equipos, así como una impresora de billetes, a la que se puede acceder por el teclado y sobre cualquier información registrada o transmitida por el sistema al cual se encuentra conectada.
- f) **USUARIO** es toda persona interesada en la compra de un producto de transporte aéreo.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

g) PRESENTACION NEUTRA es toda presentación en pantalla por un sistema de reservas por computadora que no está distorsionada, directa o indirectamente, por la identidad de los transportistas participantes o del aeropuerto correspondiente.

h) CONTRATO SCR es todo acuerdo entre un servicio de reservas por computadora o proveedores de sistemas y transportistas aéreos participantes, suscriptores o usuarios, cuyo objeto sea la información y comercialización de productos de transporte aéreo por medio de un sistema de reservas por computadora

Artículo 169.- Las disposiciones del presente Título se aplicarán a todas las terminales SCR u otros medios de acceso a los sistemas de reservas por computadora utilizados en territorio argentino, cualesquiera sean la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente de información utilizada o de la unidad central de información respectiva.

Se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuadas por medio de sistemas de reservas por computadoras en territorio argentino

Artículo 170.- La utilización de servicios computarizados de reservas en territorio argentino se hará en forma imparcial, transparente y no discriminatoria por cualesquiera de las partes en ellos involucrados.

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

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

Artículo 171.- Las personas naturales o jurídicas extranjeras podrán ser propietarias parciales de servicios computarizados de reservas con domicilio en el territorio argentino

Artículo 172.- Es libre el intercambio de información necesaria para el debido funcionamiento de los sistemas computarizados de reservas efectuado a través de las fronteras de la República,

Artículo 173.- La autoridad de aplicación permitirá, excepcionalmente, que los sistemas computarizados de reservas que operan en territorio argentino tomen medidas contrarias a las previstas en el presente Título, cuando no se aplique el principio de reciprocidad en otro Estado o en un sistema domiciliado en el extranjero.

Capítulo 2.- De las Obligaciones del Proveedor del Sistema.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 174.- La incorporación de datos a un sistema computarizado de reservas y su presentación en la pantalla del mismo se realizará en forma completa, clara, funcional, exacta y no discriminatoria.

Artículo 175.- Los horarios, la disponibilidad de asientos, las tarifas de los transportistas aéreos y la selección y construcción de los servicios de conexión y sus alternativas efectuada sobre base no discriminatoria, se incluirán y mostrarán en pantalla mediante presentaciones neutras y con criterios objetivos.

Artículo 176.- La organización de los servicios en una presentación neutra de la información sobre horarios y/o disponibilidad de asientos se efectuará de modo que ningún transportista obtenga ventajas indebidas tergiversando sus servicios.

Artículo 177.- Los transportistas participantes y los suscriptores de un sistema computarizado de reservas abonarán al proveedor del sistema iguales derechos por el mismo nivel de servicios prestados, y éste no podrá exigir ningún derecho discriminatorio o estructurar el sistema de modo que se impida indebidamente la participación de pequeños transportistas.

Artículo 177 Bis.- El proveedor del sistema no discriminará, entre los transportistas participantes, con relación a los servicios que ofrece.

Artículo 178.- El proveedor del sistema no podrá exigir a un transportista la participación en su sistema con carácter exclusivo o sólo para determinada proporción de sus actividades comerciales, ni le impondrá condición distinta alguna para participar en el mismo que la exigida a los demás transportistas participantes.

Artículo 178 Bis.- Si el proveedor del sistema considera que la información proporcionada directa o indirectamente por un transportista participante es inexacta y la cuestión no puede resolverse entre ambos, pedirá la intervención de la autoridad de aplicación.

Artículo 179.- El proveedor del sistema no manipulará la información proporcionada por los transportistas participantes de ninguna forma que pueda inducir a dar información inexacta o discriminatoria a los suscriptores.

Artículo 180.- Toda información generada por un sistema computarizado de reservas sobre una reserva, se proporcionará en condiciones de igualdad a todos los transportistas involucrados en el servicio comprendido por dicha reserva, pero el proveedor del sistema no suministrará esa información a terceros sin el consentimiento escrito del o de los transportistas en cuestión.

Artículo 181.- Los servicios ofrecidos por el proveedor del sistema serán iguales y no discriminatorios para todos los suscriptores y éstos podrán acceder libremente a cualesquiera otros servicios computarizados de reservas sin que aquél pueda exigirles exclusividad alguna.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 182.- El proveedor del sistema no cobrará precios basados, total o parcialmente, en la identidad de los transportistas cuyos servicios de transporte aéreo son vendidos por su sistema de reservas por computadora.

Artículo 183.- No se exigirá a los suscriptores la utilización de una terminal SCR determinada ni se les impedirá emplear soportes físicos o lógicos de computadoras que les permita cambiar de un sistema computarizado de reservas a otro, excepto que sean técnicamente incompatibles con el del proveedor del sistema respectivo.

Artículo 184.- Cuando un proveedor de sistema decide incluir en su sistema computarizado de reservas informaciones relativas a horarios, tarifas y demás datos de transportistas no participantes, deberá asegurarse que dichas informaciones sean presentadas de manera exacta y no discriminatoria. En caso contrario, será responsable por los perjuicios que ocasionen su dolo o culpa.

Capítulo 3.- De las Obligaciones de los Transportistas Participantes.

Artículo 185.- Los transportistas participantes serán responsables de la exactitud de la información que proporcionan al proveedor del sistema para ser incluida en el sistema computarizado de reservas de este último. Con la información proporcionada sobre sus servicios de transporte aéreo, se le darán los elementos necesarios para identificar los cambios regulares en ruta de equipo, la utilización de designadores de un transportista aéreo por otro, el número de escalas regulares en ruta y el transporte de superficie necesario y todo cambio de aeropuerto solicitado.

Artículo 186.- Los transportistas aéreos argentinos y los que operen en el territorio nacional deberán proporcionar las informaciones sobre horarios o tarifas a todos los proveedores de sistemas que sean utilizados por suscriptores en territorio argentino, sin discriminación.

Artículo 187.- Los transportistas aéreos no podrán exigir a los suscriptores la utilización de un sistema computarizado de reservas determinado para vender sus productos de transporte aéreo, ni supeditarán a ello ningún acuerdo comercial con ellos mismos.

Capítulo 4.- De las Obligaciones de los Suscriptores.

Artículo 188.- Los suscriptores serán responsables de la exactitud de toda la información que introduzcan en un sistema computarizado de reservas.

Artículo 189.- Para cada transacción, los suscriptores utilizarán o proporcionarán una presentación neutra, veraz y no discriminatoria, excepto cuando sea necesario emplear una presentación distinta para satisfacer la preferencia manifestada por un usuario.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 190.- Los suscriptores serán responsables ante los usuarios por la manipulación indebida de la información proporcionada por un sistema computarizado de reservas, de modo que aquéllos reciban datos incorrectos o distorsionados o que les cause perjuicio.

Capítulo 5.- De los Contratos SCR.

Artículo 191.- Los contratos originados en las actividades reguladas en el presente Título tendrán una duración máxima de dos años.

Se podrán rescindir anticipadamente sin cláusula penal, mediante un aviso fehaciente efectuado con tres meses de anticipación.

Artículo 192.- Son nulas las cláusulas contractuales que establezcan condiciones monopólicas, anticompetitivas o de exclusividad en la utilización de un sistema computarizado de reservas.

Artículo 193.- Cuando en un contrato se establezcan cláusulas discriminatorias de cualquier naturaleza respecto de la misma clase o nivel de servicios convenidos en otros contratos análogos, ellas serán nulas y la parte perjudicada tendrá derecho a indemnización.

Artículo 194.- Son nulas las cláusulas contractuales que obliguen al suscriptor a vender un producto de transporte aéreo ofrecido, directa o indirectamente, por el proveedor del sistema.

Artículo 195.- El precio de los contratos no podrá estar sujeto, en todo o en parte, a la identidad de los transportistas aéreos cuyos productos son vendidos por el proveedor del sistema.

Artículo 196.- Son obligaciones del proveedor del sistema la instalación y mantenimiento de las terminales SCR, la constante y transparente prestación de los servicios convenidos y la capacitación y habilitación necesarias del personal del suscriptor para su correcta utilización, y el suscriptor deberá pagar el precio convenido.

Artículo 197.- El suscriptor es depositario de los equipos de la terminal instalados por el proveedor del sistema, debiendo cuidarlos en su utilización y comunicar a este último todo deterioro o desaparición de los mismos. Asimismo, deberá reintegrarlos a la finalización o rescisión del contrato al proveedor del sistema en el mismo estado en que los recibió, salvo el deterioro normal producido por su correcto uso.

Artículo 198.- Las terminales serán operadas por los suscriptores en la forma indicada por el proveedor del sistema y por su funcionamiento, manipulación o deterioros, no podrán exonerarse de responsabilidad por los hechos de sus dependientes.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 199.- Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho culposo o doloso que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema computarizado de reservas.

TITULO X - RESPONSABILIDAD

Capítulo 1.- Daños Causados a Pasajeros, Equipajes o Mercancías Transportados

Artículo 200. El transportador es responsable por todos los daños y perjuicios sufridos por un pasajero, cuando el hecho que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

Las operaciones de embarco comienzan en el momento en que el pasajero deja el edificio del aeródromo para dirigirse hacia la aeronave. Las operaciones de desembarco terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, entra al edificio del aeródromo.

Artículo 201.- 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 periodo 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 periodo de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al trasbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo. El periodo de transporte aéreo no comprende, asimismo, el tiempo en que los equipajes registrados y mercancías se encuentran en depósitos fiscales, salvo que estos últimos sean administrados por el transportador.

Artículo 202.- El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

Artículo 203.- El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Artículo 204.- La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo o que el daño se debe a vicio propio de la cosa.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 205.-En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero es integral respecto de los daños probados por el reclamante o sus derechohabientes.

Artículo 206.- En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador se fija en CIFN (100) Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo transportado, salvo declaración especial 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 lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda fijada en UN MIL (1.000) Derechos Especiales de Giro (DEG).

Cuando el retraso cause al pasajero daños debidamente comprobados, el transportador responderá con la suma de DOS MIL (2.000) Derechos Especiales de Giro (DEG), salvo que el pasajero demuestre que aquéllos tuvieron un monto superior.

Artículo 207.- Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a limitarla en caso de daños a personas, equipajes, cosas o retraso en un monto 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 monto mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero.

Artículo 208.- El transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este Capítulo que lo exoneran de responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia en ejercicio de sus funciones o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Artículo 209.- 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.

Artículo 210.- En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega. Tratándose de pérdida total, sea ello el resultado de su extravío, desaparición o destrucción, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la mercancía, que se ha producido la pérdida.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

En caso de retraso en la entrega, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:

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

La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibile toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste.

Artículo 211.- 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 estadía, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso. Si el viaje previsto ha sido comenzado por el transportista antes de la hora fijada, el pasajero que por esa razón no pudo embarcarse pese a estar a disposición de aquél dentro del horario previsto por el mismo, tendrá derecho a su elección, a la devolución del precio del pasaje correspondiente al trayecto no realizado o a la realización por cuenta del transportista de un viaje similar por la misma ruta por medio de otro transportista que salga primero. Quedarán incluso a cargo del transportista culpable los gastos de estadía que se produzcan.

Si el transportista ha realizado un número de reservas para un viaje que excede la capacidad de la aeronave, los pasajeros que no puedan embarcarse por tal exceso, tendrán derecho, a su elección, a efectuar el viaje en el vuelo siguiente dentro de la misma ruta que ha de realizar el mismo transportista, o bien a ser embarcado en el primer vuelo similar de otra empresa que realice la misma ruta. En todos los casos, los gastos de estadía que se originen al pasajero deberán ser soportados por el transportista culpable.

Las disposiciones indicadas en los tres párrafos anteriores serán aplicadas sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 280 de este Código y sus reglamentaciones.

El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso al embarco del vuelo para el que se emitió el billete de pasaje y su reserva respectiva o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del precio.

Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento del valor del billete de pasaje.

Artículo 212.- En caso de transporte sucesivo, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Si se trata de transporte de equipajes 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.

Artículo 213.- En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse en forma especial.

Artículo 214.- Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente Capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiese originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el Artículo 209 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Artículo 215.- La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la 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.

Capítulo 2.- Daños Causados en Transporte Gratuito.

Artículo 216.- En caso de transporte gratuito de personas, la responsabilidad del transportador será la prevista en el Capítulo 1 de este Título.

Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador se fija en CINCUENTA MIL (50.000) Derechos Especiales de Giro (DEG) por persona dañada.

La responsabilidad indicada en el párrafo precedente puede eximirse o atenuarse por convenio expreso entre las partes.

Artículo 217.- El explotador no es responsable si concurren las circunstancias previstas en el Artículo 203.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Capítulo 3.- Daños Causados a Terceros en la Superficie.

Artículo 218.- 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 de 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.

Artículo 219.- 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 de aterrizaje.

Artículo 220.- La responsabilidad que establece el Artículo 218 incumbe al explotador de la aeronave.

Artículo 221.- 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.

Artículo 222.- 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 ha contribuido a causarlos.

Artículo 223.- El explotador es responsable integralmente por los daños que cada accidente cause a terceros en la superficie

Artículo 224.- Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente, el explotador responderá integralmente por los daños sufridos por cada uno de ellos.

Artículo 225.- El explotador podrá ser responsable de una suma mayor a la reparación integral de los daños si éstos provienen de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Capítulo 4.- Abordaje Aéreo.

Sección A.- Concepto

Artículo 226.- Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave está en movimiento:



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- 1º Cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo;
- 2º Cuando se desplace en la superficie por su propia fuerza motriz;
- 3º 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.

Sección B.- Daños Causados a Aeronaves, Personas y Bienes Embarcados.

Artículo 227.- 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 que les fue imposible tomarlas.

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

Artículo 228.- 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 pudiere determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

Artículo 229.- La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

Artículo 230.- La responsabilidad del explotador por los daños causados a la otra u otras aeronaves no excederá el valor real de la misma, incluidos el equipo y accesorios en el momento del abordaje o interferencia, o del costo de su reparación o sustitución tomando como límite el que fuere menor. La responsabilidad del explotador se extiende a los daños derivados de la no utilización de la aeronave, hasta el diez por ciento del valor real de la misma.

Sección C.- Daños Causados a Terceros en la Superficie



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 231.- 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.

Artículo 232.- Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

Artículo 233.- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en las condiciones previstas en esta Sección, teniendo derecho a repetir el excedente el que haya abonado una suma mayor de la que le corresponde.

Artículo 234.- El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje debe, dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber al explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos precedentes. Vencido dicho plazo no podrá ejercitar esta acción.

Capítulo 5.- Responsabilidad del Explotador de Aeródromo.

Artículo 235.- El explotador de un aeródromo será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves:

- 1.- Por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de incumplimiento o de ejecución parcial o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de hangaraje, guarda o estacionamiento de dichas aeronaves.
- 2.- Por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causas de defectos o mal estado del aeródromo, de sus pistas e instalaciones, cuando dichas aeronaves sean utilizadas en actividades específicamente aeronáuticas.
- 3.- Por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de falta de cumplimiento o de ejecución parcial, defectuosa o tardía de sus tareas por parte del explotador del aeródromo o de sus dependientes.

Artículo 236.- El explotador de un aeródromo privado será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves en los términos previstos en el artículo precedente, incisos 2 y 3 solamente cuando hubiera autorizado la respectiva operación aérea.

Artículo 237.- Cuando hubiere duda en los casos de contratos de adhesión celebrados entre el explotador del aeródromo y los propietarios y explotadores de aeronaves, se interpretarán en contra de la parte que redactó su texto.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Capítulo 6.- Responsabilidad de los Organismos de Control del Tránsito Aéreo.

Artículo 238.- Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por culpa de sus funcionarios, empleados y agentes, por los daños producidos a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, dentro del sistema establecido en el presente Capítulo.

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

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

Artículo 239.- Si la víctima o el transportista o transportistas damnificados probaren que los daños provienen de la falla de los equipos electrónicos y/o mecanismos automáticos de las comunicaciones, habrá una presunción de culpa en contra del organismo de control de tránsito aéreo, el que deberá demostrar que sus funcionarios, empleados y agentes tomaron todas las medidas reglamentarias y posibles para evitar la falla.

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

Corresponde al demandante el ofrecimiento y la producción de la prueba de la culpa del organismo de control de tránsito aéreo y de la relación entre ésta y el daño sufrido, sin perjuicio de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores del presente artículo.

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

Artículo 240.- La responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo por los daños que debiere indemnizar, será integral.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportista, en ese aspecto.

La responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo se extenderá hasta el resarcimiento pleno del daño sufrido por la víctima, si los funcionarios, empleados y/o agentes de los mismos, encontrándose dentro de sus funciones y en la esfera de sus atribuciones, incurriesen en la realización de actos dolosos o de omisión con intención de causar el daño, o en actos temerarios sin tener en cuenta las consecuencias del mismo, que dieran origen a éste. Si se hubiesen producido daños a los terceros en la superficie, en caso de concurrencia de daños a personas y bienes se aplicarán los artículos 223 y 225 del presente Código..

Artículo 241.- La responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo comienza cuando tomó o debió tomar la aeronave bajo su protección o control y termina cuando transfiere los mismos a otro organismo de control de tránsito aéreo con respecto a la aeronave, o cuando han finiquitado las operaciones para las cuales fue requerido.

Artículo 242.- El damnificado podrá iniciar acción directamente contra el organismo de control de tránsito aéreo que considere responsable o bien contra el explotador o transportista en su caso.

Capítulo 7.- Responsabilidad del Constructor de Aeronaves.

Artículo 243.- El constructor o fabricante de una aeronave será responsable frente a su adquirente por los daños que éste sufre como consecuencia de fallas de fabricación de aquella y en general, de cualquier incumplimiento o ejecución parcial, defectuosa o tardía de sus obligaciones contractualmente asumidas.

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

Artículo 244.- Se considerarán fallas de fabricación de una aeronave las provenientes de defectos de cualquier índole de los proyectos, modelos o diseños utilizados y de los materiales empleados en su construcción, sean estos producidos por el mismo constructor o adquiridos a terceros así como también de las producidas como consecuencia de ejecución defectuosa de las tareas por cualquier personal dependiente del constructor o por no haber utilizado o utilizado indebidamente o erróneamente las reglas del arte.

Artículo 245.- El constructor de una aeronave deberá garantizar a su adquirente el resultado de la fabricación de la misma por un lapso no inferior a dieciocho meses, cuando se trate de aeronaves de hasta seis toneladas de peso máximo de despegue autorizado por el certificado de aeronavegabilidad y por un lapso de treinta y seis meses cuando excedan de ese tonelaje.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 246.- El constructor de una aeronave será responsable frente a cualquier persona que sufiere daños por causa de fallas de fabricación de esa aeronave, durante los plazos fijados en el artículo precedente, conforme al tipo de aeronave de que se trate.

Artículo 247.- Los plazos indicados en los artículos anteriores comenzarán a partir de la recepción definitiva de la aeronave, una vez certificadas sus condiciones de aeronavegabilidad por la autoridad de aplicación.

Las modificaciones posteriores a la recepción definitiva de la aeronave que mejoren la seguridad de vuelo y las que afecten su aeronavegabilidad son ineludibles y su ejecución y cumplimiento corresponderán al adquirente.

Artículo 248.- Cuando hubiere duda en los casos de contratos de adhesión celebrados entre el constructor y el adquirente de la aeronave, se interpretarán en contra de la parte que redactó su texto.

Capítulo 8.- Responsabilidad en el Trabajo Aéreo.

Artículo 249.- El explotador de un servicio de trabajo aéreo será responsable frente a su comitente por los daños que éste sufra como consecuencia de la inejecución o el cumplimiento parcial, defectuoso o tardío de las obligaciones contractualmente asumidas por aquél.

Será igualmente responsable frente a terceros, por los daños que causare en la superficie como consecuencia o con motivo del trabajo efectuado.

Artículo 250.- Si el contrato de trabajo aéreo se formara por adhesión, será interpretado en caso de duda en contra de la parte que redactó el texto.

Serán aplicables al contrato de trabajo aéreo, en lo pertinente, las normas contenidas en los artículos 204,205,206,216,220 y 222 de este Código.

Artículo 251.- El explotador de un servicio de trabajo aéreo será responsable por los daños que causare a terceros en la superficie en forma integral.

También será integral la responsabilidad por los que origine a su cocontratante por incumplimiento o ejecución parcial, defectuosa o tardía de sus obligaciones contractuales asumidas.

TITULO XI - BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 252.- 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 competente.

Artículo 253.- El comandante de una aeronave está obligado a prestar los siguientes socorros:

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

Artículo 254.- No habrá obligación de prestar socorro:

- 1.- Cuando esté asegurado en mejores condiciones;
- 2.- Cuando su prestación significase riesgos para las personas a bordo;
- 3.- Cuando no hubiese posibilidades de prestar un socorro útil.

Artículo 255.- En los casos del artículo anterior, quien prestase el socorro sólo tendrá derecho a ser retribuido si ha salvado o contribuido a salvar a alguna persona.

Artículo 256.- Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra o que hayan colaborado en la búsqueda de que trata el artículo 252 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.

Artículo 257.- 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.

Artículo 258.- 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 corresponde.

Artículo 259.- La indemnización y remuneración son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 260.- Las obligaciones establecidas en los artículos 252 y 253 alcanza 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 artículo 256.

Artículo 261.- Las disposiciones del presente Título serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.

TITULO XII - INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION

Artículo 262.- Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad de aplicación para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

Artículo 263.- 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 de aplicación más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

Artículo 264.- 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 de aplicación.

La intervención de la autoridad de aplicación no impide la acción judicial ni la intervención policial en los casos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, en los que habrá de actuarse conforme a las leyes de procedimiento penal, o cuando deban practicarse operaciones de asistencia o salvamento.

Artículo 265.- Toda persona está obligada a declarar ante la autoridad de aplicación en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

Artículo 266.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad de aplicación, así como permitir a ésta el exámen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 267.- 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.

TITULO XIII - SEGUROS

Artículo 268.- 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 artículo 85.

Artículo 269.- El explotador de aeronave, el explotador de aeródromo y el organismo de control de servicios de tránsito aéreo están obligados a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del Título X. El seguro podrá ser substituído por un depósito en efectivo o en títulos nacionales o por una garantía bancaria.

Cuando se trate de explotadores argentinos, 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.

Artículo 270.- No se autorizará la circulación en el espacio aéreo argentino 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 montos fijados en este Código. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenciones internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

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

Artículo 271.- 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 a la mitad, si se trata de tres o más.

Artículo 272.- No podrá ser excluído 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.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 273.- Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo, se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo.

En los seguros obligatorios establecidos por este Código, el asegurador responderá frente a los damnificados aún cuando los daños ocurridos hubiesen provenidos del dolo o culpa grave del transportista o del explotador, sin perjuicio de la acción de regreso del asegurador contra ellos.

TITULO XIV - FISCALIZACION Y PROCEDIMIENTO

Artículo 274.- La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales, será ejercida por la autoridad de aplicación, con excepción de la que corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de la policía nacional existente.

Artículo 275.- Toda vez que se compruebe una infracción a este Código o a su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la autoridad de aplicación 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.

Artículo 276.- Si durante un vuelo se cometiese algún delito o falta, 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.

Artículo 277.- La autoridad policial, judicial u otra competente se incautará de los objetos mencionados en el artículo 12 que se encuentren a bordo de aeronaves sin la autorización especial exigida. Si el comiso quedase firme, serán entregados a la autoridad de aplicación a su requerimiento.

Artículo 278.- En el ejercicio de las facultades que le otorga este Código, la autoridad de aplicación 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.

Artículo 279.- 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 de aplicación.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

En todo juicio en que deba disponerse la entrega, custodia o depósito de una aeronave, éstas se efectuarán a favor de la autoridad de aplicación a su requerimiento, salvo los legítimos derechos de terceros.

TITULO XV - FALTAS Y DELITOS

Capítulo 1.- Faltas.

Artículo 280.- Las inobservancias a las disposiciones de este Código y sus reglamentaciones que estén caracterizadas como faltas y no importen delitos, serán determinadas por el Poder Ejecutivo y sancionadas con:

- 1.- Apercibimiento.
- 2.- Multa de hasta....
- 3.- Inhabilitación temporaria de hasta cuatro años (o absoluta o definitiva) de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica.
- 4.- Suspensión temporaria de hasta seis meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios aerocomerciales.
- 5.- Caducidad de las concesiones o retiro de autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios aerocomerciales.

Artículo 281.- Las faltas en este Código y su reglamentación serán sancionadas por la autoridad de aplicación, excepto cuando corresponda inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones para la explotación de servicios aerocomerciales, que sólo podrán ser dispuestas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 282.- El Poder Ejecutivo reglamentará el procedimiento a seguir en la comprobación o investigación de los hechos, aplicación de las sanciones, determinación de la autoridad administrativa facultada para imponerlas, así como en los casos de apelación.

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

Artículo 283.- Cuando el condenado a pagar la multa no la abonare dentro del plazo que se establezca, será compelido por vía de apremio. Si el condenado es titular de certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto a la cual cometió la falta, en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 284.- Podrá aplicarse inhabilitación absoluta (o definitiva):



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- 1°) Cuando el culpable haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico;
- 2°) Cuando concurren las circunstancias indicadas en el artículo 297 de este Código.

Artículo 285.- Si el culpable fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y como accesoria, inhabilitación temporaria o absoluta (o definitiva) o la suspensión temporaria o caducidad de la concesión o retiro de la autorización acordada, según corresponda.

Artículo 286.- Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionado por otra falta.

Artículo 287.- Serán recurribles ante la autoridad judicial, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de:

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

Capítulo 2.- *Delitos.*

Artículo 288.- Será reprimido con prisión de tres a quince años el que por medio de violencia, intimidación, engaño o cualquier otro modo, se apodere de una aeronave en vuelo o haga cambiar de ruta a la misma.

Será reprimido con igual pena el que cometiere los hechos previstos en este artículo, mientras se estuvieren realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.

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

Artículo 289.- Será reprimido con prisión de dos a ocho años el que, de cualquier modo, atentare contra la integridad de una aeronave en vuelo o mientras se realizan las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

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

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

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

Artículo 290.- Será reprimido con prisión de uno a seis años el que realice cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de un aeródromo o aeropuerto o de la circulación aérea, o a detener o entorpecer esta última o los servicios de tránsito aéreo.

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

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

Artículo 291.- Será reprimido con prisión de uno a seis años el que, por medio del uso de armas o de cualquier otro modo, ponga en peligro la seguridad de los ocupantes de una aeronave en vuelo, cuando ésta es interceptada. Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de tres a diez años de prisión y si se ocasionare la muerte, de cinco a veinte años de prisión.

Artículo 292.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelos no autorizados o bajo la acción de bebidas o sustancias alcohólicas, estimulantes, estupefacientes o depresivas.

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

Artículo 293.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años, el que condujere o hiciere conducir clandestina o maliciosamente una aeronave sobre zonas prohibidas o de tránsito aéreo limitado, o no acatare la orden de aterrizar en un aeropuerto argentino, dispuesta por la autoridad de aplicación.

Artículo 294.- Será reprimido con prisión de seis meses a tres años:

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- 1) El que condujere o hiciere conducir una aeronave sin certificado de idoneidad o sin certificado de aeronavegabilidad, o transcurridos seis meses desde el vencimiento del primero o que se encontrare la aeronave inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.
- 2) El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o adulteración.
- 3) El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.
- 4) El que a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar en una aeronave explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos, cosas peligrosas o de transporte sujeto al cumplimiento de normas específicas.
- 5) El que utilizare una aeronave para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944.

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

Artículo 295.- Será reprimido con prisión de tres meses a tres años el que efectúe una función aeronáutica careciendo de certificado de idoneidad, habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurridos seis meses desde su vencimiento.

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

Artículo 296.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que, conduciendo o haciendo conducir una aeronave, *atravesare clandestina o maliciosamente la frontera, o por lugares distintos de los establecidos por la autoridad de aplicación, o se desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.*

Artículo 297.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año:

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

Artículo 298.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año:

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

1) El que incorporare o hiciere incorporar a un sistema computarizado de reservas información inexacta, incompleta, confusa o discriminatoria sobre toda clase de productos de transporte aéreo que se distribuyan o comercialicen por dicho sistema.

2) El que mostrare o hiciere mostrar en forma discriminatoria en una pantalla de un sistema computarizado de reservas los horarios, tarifas, disponibilidades de lugar en un vuelo, selección o construcción de servicios de conexión y sus alternativos, y toda clase de información dada por un transportista participante a dicho sistema.

Artículo 299.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año el suscriptor de un sistema computarizado de reservas que, por sí o por otra persona, ofrezca o dé a los usuarios información falsa o distorsionada sobre un producto de transporte aéreo que éstos adquieran, o venda a los usuarios un producto de transporte aéreo en forma falsa, incompleta o discriminatoria, de modo que le cause perjuicio.

Artículo 300.- Toda condena mayor de seis meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por igual término en el ejercicio de la función aeronáutica para la que el causante se encontrare inhabilitado.

En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva. También lo será cuando, en los casos previstos en el artículo 289, el autor fuere miembro de la tripulación.

Se concederá la extradición de quien hubiere cometido "prima facie" los actos previstos en los artículos 288, 289, 290 y 291, en las condiciones establecidas por los tratados internacionales o por la legislación vigente.

TITULO XVI - PRESCRIPCION

Artículo 301.- Prescriben al año las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos de los artículos 232 y 233. Si hubiese juicio, el plazo comenzará a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial. Si no hubiese juicio, el plazo comenzará a contarse desde la fecha de pago.

Artículo 302.- Prescriben al año:

1º. La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término se cuenta desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiese haber llegado o desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento.

2º. Las acciones de reparación por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

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.

3º. Las acciones de reparación por daños en caso de abordaje. El término se cuenta desde el día del hecho.

4º. Las acciones para reclamar las indemnizaciones correspondientes a los accidentes del personal aeronavegante de la aviación civil. El plazo empieza a correr desde el día de haber ocurrido el accidente o de tenerse conocimiento de la reagravación sufrida en caso de haberse abonado una indemnización.

5º. Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última prescripción pactada o de la utilización de los servicios y a la falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte.

Artículo 303.- 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.

Artículo 304.- La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el Capítulo 1º del Título XV de este Código, se cumple a los cuatro años de ocurrido el hecho o de la fecha de notificación de la sanción.

TITULO XVII - DISPOSICIONES FINALES

Artículo 305.- 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 de los que la Nación sea parte.

Artículo 306.- La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será aprobada y autorizada por la autoridad de aplicación 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.

Artículo 307.- 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.

Artículo 308.- El Derecho Especial de Giro a que se alude en este Código se refiere al definido por el Fondo Monetario Internacional. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

(DEG) serán convertidas a la moneda de curso legal, según el valor de aquéllos a la fecha de pago.

Artículo 309. Considerase aeroclub a toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.

En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad de aplicación podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades aéreas comerciales complementarias, siempre que tal dispensa:

- 1º No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados;
- 2º Los ingresos que se recauden por tales servicios se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica;
- 3º Constituyan los seguros obligatorios previstos en el Título XIII de este Código.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y circunstancias en que se otorgarán estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria para que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente.

Artículo 310.-El Código Aeronáutico entrará en vigencia a partir de los treinta días de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial, oportunidad en que quedarán derogadas las leyes 17.385 y su modificatoria 22.390; 19.030, 19.534 y toda otra disposición legal y reglamentaria que se le oponga.

Artículo 311.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

JORGE REINALDO VANOSSI
DIPUTADO DE LA NACIÓN