

## CÓDIGO AERONÁUTICO

(Sancionado por ley 17285- Del 17/V/67; "B. O. ", 23/V/67- Con las Modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390.

### **Tít. I - Generalidades**

Artículo 1.- Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares.

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

Nota: 1.- Se refunden los textos de los arts. 1 y 2 de la ley 14. 307 para precisar debidamente el ámbito de aplicación del código.

Conc.: Ley 14307, art. 1 y 2; proyecto ley aeronáutica civil 1958, arts. 1 y 2; ley 17094, art. 3.

Las notas a pie de artículo pertenecen a los autores de la Comisión redactora que integraron los doctores. Héctor r. Perucchi, Federico M. Videla Escalada y Néstor Errecart.

Artículo 2.- Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aun la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del caso.

Las normas del libro primero del código penal se aplicaran a las faltas del libro primero del código penal se aplicaran a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.

Nota: 2.- Se ha juzgado necesario establecer una norma de solución a las lagunas del derecho y a la aplicación de la ley supletoria.

El segundo párrafo, que concuerda con el art. 48 del decr. 2191/66 remite al libro 1 del código penal, en forma específica, por contener este las normas generales que reglan la materia.

Conc.: Artículo nuevo.

Esta norma reviste especial importancia pues consagra la autonomía científica del derecho aeronáutico, ello tiene influencia en toda la estructura del código. En un plano estrictamente legislativo reviste importancia en cuanto determina las normas supletorias.

Nuestra jurisprudencia ha recogido esta nueva solución legal a través de algunos

fallos.

Ver los dictados por la Cam. Nac. Ap. En lo civil y com. Fed. Sala III en autos "chaim moscowics y kasia lachman de moskowics c/Lloyd aéreo boliviano s/cobro de pesos". E. D., T. 93, pag. 79 y autos "vaya, Luis Ramón Fernando c/ valarche, Osvaldo Martín y otros s/daños y perjuicios". Causa 0062 registro n. 33 bis y recientemente la universal Cía. Arg. De seguros c/lufthansa, L. A. E. D. T. 166, pag. 620, s. C. (365).

## **Tít. II - Circulación aérea**

### **Cap. I - Principios generales**

Artículo 3.- El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

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

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

Nota: 3.- El 2 párrafo se incluye para completar al texto anterior, con una disposición expresa que permita la emisión de normas administrativas, necesarias para regular la circulación aérea y garantizar la seguridad del vuelo.

Por la misma razón se ha modificado también el primer párrafo de este artículo.

Conc; ley 14007 art. 3; prov. 1958, art. 3.

Artículo 4.- Las aeronaves deben partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en casos de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.

Las aeronaves privadas que no estén destinadas a servicio de transporte aéreo regular o las que realicen transporte exclusivamente postal, pueden ser disposiciones que establezca la reglamentación.

Nota: 4.- Se ha cambiado la ubicación del texto, por tratarse de normas propias de circulación aérea, reuniéndoselas en un solo artículo por referirse a una misma cuestión.

En el segundo párrafo de ha modificado la terminología a fin de aclarar debidamente el concepto.

Conc.: Ley 14307, arts. 26 y 27; proy 1958, art. 4.

Artículo 5.- Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario.

El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.

Nota: 5.- Como en el caso anterior se lo ha pasado a este lugar por razones meteorológicas.

La última parte del texto de la ley 14307, fue suprimida por considerarse excesiva la obligación contenida en ella.

Conc.: Ley 14307, art. 28; prov. 1958, art. 5.

Artículo 6.- Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. Se le produjese perjuicio, tendrá derecho a indemnización.

Nota: 6.- Conc.: Ley 14307, art. 4; proy. 1958, art. 6.

Artículo 7.- Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino.

Nota: 7.- Se reemplaza "guerra y conmoción interior", por un concepto más amplio, que comprende ambos casos. La última parte del art. 5 de la ley 14307, se suprime por ser redundante.

Conc.: Ley 14307, arts. 5 y 6; proy. 1958, art. 13.

Ver ley 23399 que incorpora como "artículo 3 bis" un nuevo texto al convenio sobre aviación civil internacional.

Artículo 8.- La actividad aérea en determinadas zonas del territorio argentino, puede ser prohibida o restringida por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

Nota: 8.- Las modificaciones introducidas tienden a hacer más concreta la norma.

En cambio, se reemplazo el término "vuelo" por "actividad aérea", porque la seguridad no puede ser limitada al primer concepto.

Conc.: Ley 14307, arts. 5 y 6; proy. 1958, art. 7.

Artículo 9.- El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad de vuelo, será reglamentado por la autoridad aeronáutica.

En ningún caso se autorizara el transporte de elementos peligrosos en aeronaves que conduzcan pasajeros, salvo el material radiactivo, que podrá ser transportado conforme a las reglamentaciones que dicte la autoridad competente y sujeto a su fiscalización.

Nota: 9.- La modificación introducida tiene por objeto evitar que el código contenga enunciaciones propias de una reglamentación.

Se establece como excepción el transporte del material radiactivo por vía aérea porque el mismo es cada vez mas frecuente y su adecuado embalaje y fiscalización eliminan prácticamente toda peligrosidad.

Conc.: Ley 14307, art. 7; proy. 1958, art. 8.

Artículo 10.- Ninguna aeronave volara 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 efectuaran vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por esta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

Nota: 10.- Se los ubica aquí, reunidos en un solo artículo, por tratarse de una norma propia de circulación aérea. Se elimina la última parte del art. 9, porque la anotación de los actos y contratos se realiza en el Registro Nacional de aeronaves.

En el último párrafo se incluyen las aeronaves en construcción y se contempla también la hipótesis de vencimiento del certificado de aeronavegabilidad por el mero transcurso del tiempo.

Conc.: Ley 14307, arts. 16, 89 y 90; proy. 1958, arts. 9 y 12.

Artículo 11.- Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos radioeléctricos para comunicaciones y estos poseer licencia expedida por la autoridad competente. La autoridad aeronáutica determinara que aeronaves podrán ser exceptuadas de poseer dicho equipo.

Nota: 11.- Se reemplaza "Poder Ejecutivo" por "autoridad aeronáutica" por tratarse de una facultad propia de esta.

Conc.: Ley 14307, art. 8; proy. 1958, art. 10.

Artículo 12.- La autoridad competente podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para la seguridad de vuelo.

Nota: 12.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 12, proy. 1958, art. 11.

## **Cap. II - Protección al vuelo**

Artículo 13.- Los servicios de protección al vuelo serán prestado en forma exclusiva por el Estado Nacional.

La planificación, habitación, contralor y ejecución de los servicios, estarán a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, ésta podrá, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquellos.

Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonaran los usuarios. El Poder Ejecutivo determinara estos servicios y los importes a satisfacer por su prestación.

Nota: 13.- Los textos de ambos artículos de la ley 14307 se refieren a un mismo tema.

Además, se ha adoptado el criterio mas moderno de ampliar la protección a la totalidad del espacio aéreo y, por la misma razón, no enumerar los servicios a fin de no restringir su evolución futura.

La reglamentación de los servicios y los importes a abonar por la prestación de los mismos son atribuidos del Poder Ejecutivo dada la naturaleza de éstos.

Conc.: Ley 14307, arts. 13 y 14; proy. 1958, art. 14.

Artículo 14.- El Poder Ejecutivo podrá acordar la conexión y coordinación de los servicios de protección al vuelo con otros países.

Nota: 14.- Las enmiendas introducidas tienden a evitar limitaciones innecesarias, como en el caso del artículo anterior.

Conc.: Ley 14307, art. 15; proy. 1958, art. 15.

## **Cap. III - Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino**

Artículo 15.- El ingreso al país de aeronaves públicas extranjeras, salvo los casos previstos en el art. 17, está supeditado a la autorización previa del Poder ejecutivo. Las aeronaves extranjeras necesitan permiso previo de la autoridad aeronáutica.

Nota: 15.- Tiene modificaciones de forma; además se suprime la mención del aeródromo y ruta de entrada, por ser un requisito al que deben ajustarse las aeronaves tanto nacionales como extranjeras.

Conc.: Ley 14037, art. 11; proy. 1958, art. 16; decr.-Ley 22157/56; (ley 14467).

Artículo 16.- La entrada al territorio argentino de aeronaves públicas o privadas, pertenecientes a países vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustaran a las cláusulas de dichos acuerdos.

Nota: 16.- Tiene modificaciones de forma y ha sido ubicado en este capítulo por razones metodológicas.

Conc.: Ley 14037, art. 93; proy. 1958, art. 17.

Artículo 17.- La autoridad aeronáutica podrá disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves extranjeras, privadas o públicas, cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que respondan a razones sanitarias o humanitarias.

Nota: 17.- Tiene su origen en la necesidad de implementar las normas que sobre la materia contiene el anexo 12 al convenio de aviación civil internacional, previéndose además su extensión a los vuelos con fines sanitarios o humanitarios.

Conc.: Nuevo; proy. 1958, art. 18.

Artículo 18.- Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves deben estar provistas de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencia del equipo radioeléctrico, en su caso. Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de éstos.

Nota: 18.- Tiene modificaciones de forma y ha sido complementado con una norma similar a la del art. 16.

Conc.: Ley 14037, art. 92; proy. 1958, art. 19.

Artículo 19.- Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados de idoneidad aceptados por la autoridad aeronáutica argentina o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

Nota: 19.- La ley 14307 carece de esta norma pues su art. 7 1 se refiere únicamente al personal que cumple funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula Argentina.

Conc.: Nuevo; proy. 1958, art. 20.

Artículo 20.- Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional o de una aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización.

Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizaran entre la frontera y el

aeródromo o aeropuerto internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

Nota: 20.- Tiene modificaciones de forma y se reúnen los dos artículos de la ley 14307 en uno solo, por tratarse de una misma materia.

Conc.: Ley 14307, arts. 17 y 18; proy. 1958, art. 21.

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

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

Nota: 21.- Contiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 19; proy. 1958, art. 22.

Artículo 22.- Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo o aeropuerto internacional o del aeródromo o aeropuerto designado en el caso del artículo anterior, el comandante o en defecto de este cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad competente.

Sin permiso de la autoridad competente, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

Nota: 22.- Contiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, arts. 20 y 21; proy. 1958, art. 23.

Artículo 23.- Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a formalidad deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir con las disposiciones correspondientes.

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

Nota: 23.- Contiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14037, art. 22; proy. 1958, art. 24.

Artículo 24.- Si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en territorio argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea, podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso.

Nota: 24.- Contiene modificaciones de forma y ha sido incluida en este capítulo por razones metodológicas.

Conc.: Ley 14037, art. 186; proy. 1958, art. 184.

### **Tít. III - Infraestructura**

#### **Cap. I - Aeródromos**

Ver decr. 92/70.

Artículo 25.- Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Nota: 25.- Con modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 23, proy. 1958, art. 25.

Artículo 26.- Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de Sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominan aeródromos o aeropuertos internacionales.

La reglamentación determinara los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales.

Nota: 26.- Contiene modificaciones de forma, introducida una de ellas para precisar el concepto de aeropuerto.

Conc.; Ley 14307, art. 24; proy. 1958, art. 26.

Artículo 27.- Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustara a las normas generales que al efecto determine el Poder ejecutivo.

La autoridad aeronáutica fijara el régimen y las condiciones de funcionamiento, en cada caso.

Nota: 27.- El texto de la ley 14307 es complementado con dos disposiciones tendientes a determinar las autoridades que habilitan y fijan el régimen de funcionamiento de los aeródromos.

Conc.: Ley 14307, art. 25; proy. 1958 art. 27.

Artículo 28.- Los servicios y prestaciones que no sean los del artículo 13, vinculados al uso de aeródromos públicos estarán sujetos a derechos que abonaran los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder Ejecutivo.

Nota: 28.- El texto de la ley 14037 ha sido modificado, por cuanto contempla sólo un caso específico, que no es el único ni el más importante en la explotación de los aeródromos.

Debe tenerse en cuenta que los servicios aquí referidos no son los de protección al vuelo, regulados en el art. 13 de este código.

Conc.: Ley 14037, art. 29; proy. 1958, art. 28.

Véase Pluna c/Gobierno Nacional. L. L., 1983, D, pag. 436.

Artículo 29.- Es obligación del propietario o del usuario, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea que sea utilizado habitual o periódicamente, para este fin.

Nota: 29.- Su inclusión obedece a la necesidad de conocer y controlar todo lugar que eventualmente puede ser utilizado para las actividades aeronáuticas.

Conc.: Nuevo.

## Cap. II - Limitaciones al dominio

Artículo 30.- A los fines de este código, denominase superficies de despeje de obstáculos, a las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Nota: 30.- La seguridad del vuelo exige fijar disposiciones que limiten la altura de los obstáculos a la circulación aérea ubicados en las proximidades de los aeródromos. El anexo 14 al convenio de aviación civil internacional, del que la República Argentina es país adherente, establece el sistema para determinar la limitación de las alturas de dichos obstáculos, que son comprendidos debajo de superficies imaginarias. Este procedimiento ha sido adoptado por el código definiéndose además las superficies de despeje de obstáculos.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art. 29.

Artículo 31.- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea.

Nota: 31.- Se establece la obligación de limitar la altura de los obstáculos, de la que resulta el procedimiento del art. 34.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art. 30.

Artículo 32.- La autoridad aeronáutica determinara las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo publico existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.

Nota: 32.- Cada aeródromo tiene sus propias particularidades y características; por lo tanto, la altura máxima que podrán tener las construcciones, plantaciones, obras, etc., Debe establecerse para cada caso con el fin de asegurar los derechos de los propietarios.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art. 31.

Artículo 33.- La habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo.

Nota: 33.- Tiene por objeto impedir la apertura al uso de los aeródromos, mientras subsista el peligro que los obstáculos representen para la navegación aérea.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art. 32.

Artículo 34.- Si con posterioridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo publico se comprobare una infracción a la norma a que se refieren los arts. 30 y 31 de este código, el propietario del aeródromo intimara al infractor la eliminación del obstáculo y, en su caso, requerirá judicialmente su demolición o supresión, lo que no dará derecho a indemnización. Los gastos que demande la supresión del obstáculo serán a cargo de quien lo

hubiese creado.

Si el propietario no requiriese la demolición o supresión del obstáculo dentro del término de 30 días, la autoridad aeronáutica intimara su cumplimiento; en su defecto podrá proceder por sí, conforme a lo previsto en el párrafo anterior.

Nota: 34.- Se prevén las infracciones a las normas relativas a las limitaciones de altura de los obstáculos de aeródromos públicos y se establece el procedimiento a seguir en tales casos.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art. 33.

Artículo 35.- Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que constituyen peligro para la circulación aérea estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda.

El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

Nota: 35.- Tiene algunas variantes de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 34; proy. 1958, art. 34.

## **Tít. IV - Aeronaves**

### **Cap. I - Concepto**

Artículo 36.- Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.

Nota: 36.- Con una modificación introducida por ser más correcto el concepto de "espacio aéreo".

Conc.: Ley 14307, art. 35; proy. 1958, art. 35.

Si bien se mantiene una definición del principal objeto de derechos de esta ley, que es muy similar a la anterior, a posteriori a la sanción de este código han aparecido, incluso en nuestro país, aeronaves no conocidas antes, que han sido objeto de decisiones por parte de autoridades aeronáuticas. Nos referimos a las denominadas "ultralivianos", al respecto consideramos ilustrativo el dictamen producido por el Departamento de asesoría jurídica de la fuerza aérea Argentina que considera a los "ultralivianos" o "microlivianos" como aeronaves.

### **Cap. II - Clasificación**

Artículo 37.- Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público.

Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al estado.

Nota: 37.- Se mantiene el sistema de la ley 14307, eliminándose la enunciación contenida en el 2do. Párrafo.

La norma adopta el sistema objetivo o funcional, para clasificar a una aeronave como pública o privada. En consecuencia una aeronave es pública solo cuando está destinada al servicio del Poder ejecutivo, como las militares, de policía o aduana.

Fuera de ellas, no existen otras aeronaves públicas, aunque sean propiedad del estado, pues no es la calidad del propietario lo que determina la clasificación de

las aeronaves, sino el fin específico a que se la destina.

No obstante, ha existido una confusión en cuanto al sentido de esta clasificación y se ha interpretado que una aeronave es pública por el solo hecho de pertenecer al estado, creándose así una colisión entre la norma legal y la realidad, en cuanto ésta se refleja en la matriculación de las aeronaves.

Sin embargo, se ha estimado conveniente mantener la clasificación de la ley 14307 por ser la correcta y por adaptarse a una eficaz delimitación del ámbito de la aviación civil.

Conc.: Ley 14307, art. 36; proy. 1958, art. 36.

### **Cap. III - Inscripción, matriculación y nacionalidad**

Artículo 38.- La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de aeronaves, le confiere nacionalidad Argentina y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

Nota: 38.- La reunión de parte de los tres artículos de la ley 14307 obedece a razones metodológicas.

Se suprime la mención del "propietario" pues debe protegerse todo acto jurídico válido, aun no realizado por el propietario.

Conc.: Ley 14037, art. 37, 39 y 46; proy. 1958, art. 37.

Ver decr. Ley 12359/57 ratificado por la ley 14467 convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves (Ginebra 1948) pag. 278.

Artículo 39.- Toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de aeronaves pierde la nacionalidad Argentina al ser inscrita en un estado extranjero.

Nota: 39.- Tiene modificaciones de forma, tendientes a adecuar su terminología.

Conc.: Ley 14307, art. 46, 2 parte; proy. 1958, art. 38.

Artículo 40.- A las aeronaves inscritas en el Registro Nacional de aeronaves se les asignaran marcas distintivas de la nacionalidad Argentina y de matriculación, conforme con la reglamentación, que se dicte. Dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

Nota: 40.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 47; proy. 1958, art. 39.

Artículo 41.- Los motores de aeronaves podrán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves. También podrán inscribirse en dicho registro las aeronaves en construcción.

Nota: 41.- Se limita la enumeración de la ley 14307 exclusivamente a los motores, debiendo entenderse que se trata de los que integran el grupo motopropulsor de la aeronave.

Asimismo se incluye una norma que permita la inscripción de aeronaves en construcción;

debe tenerse presente que esta inscripción no implica matriculación.

Conc: ley 14307, art. 37; proy. 1958, art. 40.

Artículo 42.- Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador, y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad, adquirida mediante un contrato de compraventa, sometido a condición o a crédito u otros contratos celebrados en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición.

Para ello se requiere que:

- 1.- El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se lo inscriba en el Registro Nacional de aeronaves;
- 2.- El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina;
- 3.- Se llenen los recaudos exigidos por este código para ser propietarios de una aeronave Argentina.

Las aeronaves de menor peso del indicado, podrán igualmente ser sometidas a este régimen, cuando sean destinadas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo.

Nota: 42.- Conc.: Proy. 1958, art. 45; ley 17118, arts. 1 y 2 Se comienza aquí a regular sobre el régimen de inscripción provisoria que no estaba contemplado en el código reemplazado y cuya aplicación comenzó con la ley 17743.

Artículo 43.- También podrán ser inscriptas provisoriamente, a nombre de sus compradores, que deberán cumplir los requisitos exigidos por el art. 48, las aeronaves argentinas adquiridas en el país por contrato de compra y venta con pacto de reserva de dominio, cuyo régimen legal será el de la condición resolutoria.

Nota: 43.- Posibilita a los propietarios de aeronaves argentinas, que deseen enajenarlas, beneficiarse con la garantía de la reserva del dominio de aquellas hasta el íntegro pago de su precio. La sujeción al régimen de la venta bajo condición resolutoria resuelve las dudas planteadas por la redacción del art. 1376 del código civil, cuyas disposiciones deben aplicarse supletoriamente.

Conc.: Artículo nuevo.

Artículo 44.- La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente.

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

Nota: 44.- Se establece el procedimiento para efectuar la inscripción provisoria y su consecuente transformación en definitiva.

Conc.: Ley 17118, art. 3.

#### **Cap. IV - Registro Nacional de Aeronaves**

(Ver ley 17743 y decr. 4907/73)

Artículo 45.- En el Registro Nacional de aeronaves se anotaran:

- 1.- Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan;
- 2.- Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores;
- 3.- Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decretan 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 substanciales que se hagan en ellas;
- 6.- Los contratos de locación de aeronaves;
- 7.- El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;
- 8.- En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.

Nota: 45.- Tiene modificaciones de fondo y de forma. El inc. 1 se eliminan las palabras "todo documento" por tratarse del medio probatorio de los actos y resoluciones; en el 2 se incluye la mención a los motores, cuyo régimen hipotecario se organiza en este código; en el 6 se reduce la exigencia de inscripciones a los contratos de locación de aeronaves por cuanto transmiten el carácter de explotador y en el inc. 7 se elimina el requisito de la nacionalidad, para seguir el principio del domicilio en el art. 48 de este código para ser propietario de una aeronave Argentina.

Conc.: Ley 14307, art. 38; proy. 1958, art. 41.

Artículo 46.- La reglamentación de este código determinara los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación.

La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el art. 48 de este código, producirá de oficio la cancelación de su matrícula.

Igualmente se operara la cancelación cuando la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave.

Nota: 46.- Se reúnen en un solo artículo, los dos textos de la ley 14307 por razones metodológicas, agregándose el caso de pérdida de individualidad de la aeronave.

Conc.: Ley 14307, arts. 40 y 46; prov. 1958, art. 42.

Artículo 47.- El Registro Nacional de aeronaves es público.

Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese Registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

Nota: 47.- Conc.: Ley 14307, art. 41; prov. 1958, art. 43.

## **Cap. V - Propiedad de aeronaves**

Artículo 48.- Para ser propietario de una aeronave Argentina se requiere:

- 1.- Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República;

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

Nota: 48.- Por razones de método se reúnen los diferentes textos en una sola norma la ley 14307 no adopta un criterio uniforme, ya que mientras los arts. 42, 43, 44 exigían el requisito del domicilio, el art. 45 agregaba el de la nacionalidad. Esta diferencia se hizo, probablemente, teniendo exclusivamente en cuenta la Constitución de sociedades para la explotación de servicios de transporte aéreo, excluyéndose-injustificadamente- empresas dedicadas a otras actividades no aeronáuticas; por ello, se suprime el requisito de la nacionalidad en el inc. 3, para lograr un criterio uniforme con respecto a las calidades exigibles para ser propietario de aeronaves argentinas, cuestión ajena al destino o uso al que estas pueden ser afectadas.

En el código anteriormente vigente se incurría en el grave error de emplear dos sistemas jurídicos distintos: el del domicilio y el de la nacionalidad. En el nuevo texto se utiliza únicamente el del domicilio, que es más ajustado a la tradición jurídica nacional. Con precisión metodológica y de fondo, se reserva el sistema de la nacionalidad para la explotación de aeronaves bajo bandera Nacional.

En cuanto a los recaudos a llenar para explotar servicios de transporte aéreo, ellos son establecidos en el título VI de este código.

Además se reemplaza "sede social real efectiva" por "domicilio real" para adaptar la terminología a los principios del código civil previniéndose también el caso de las asociaciones.

Conc.: Ley 14307, arts. 42, 43, 44 y 45; proy. 1958, art. 44.

Artículo 49.- Las aeronaves son cosas muebles registrables. Sólo podrán inscribirse en el Registro Nacional de aeronaves los actos jurídicos realizados por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado.

Nota: 49.- Se ha considerado necesario establecer la naturaleza de las aeronaves como bienes muebles registrables. El requisito de la autenticación del documento privado se establece ahora para efectuar la inscripción en el registro, a diferencia del texto anterior que lo exigía para la validez del acto.

El art. 45 por otra parte establece la lista de actos que obligatoriamente deberían anotarse en el registro.

Conc.: Ley 14307, art. 48; proy. 1958, art. 46.

Artículo 50.- la transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el art. 45, inc. 1, 2, 6 y 8, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de aeronaves.

Nota: 50.- Se liberaliza el régimen, eliminándose el requisito de la inscripción en el registro para que los contratos se consideren perfeccionados entre las partes, puesto que en la práctica esta exigencia se reveló inoficiosa.

Con ello se vuelve a la verdadera finalidad del Registro, es decir la publicidad con

miras a resguardar los intereses de terceros.  
Conc.: Ley 14307, art. 49; proy. 1958, art. 47.

Artículo 51.- Los actos y contratos mencionados en el art. 45 incs. 1, 2, 6 y 8, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la república, deberán ser hechos por escritura pública o ante autoridad consular Argentina.  
Nota 51.- Se elimina la obligación de la autoridad consular de remitir testimonio de actos o contratos realizados en el extranjero, por ser ello de interés para las partes a los efectos previstos en el art. 50 de este código.

Conc.: Ley 14307, art. 50; proy. 1958, art. 48.

Ver decr. 4907/73, art. 5, fallo Cam. Nac. De Ap. En lo civil y com. Fed., Sala III, 24/2/81, "Somma, Luis h. C. /Cygnus S. A. ", E.D., T. 93, pag. 356.

## **Cap. VI - Hipoteca**

Artículo 52.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscriptos conforme al art. 41 de este código.

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

No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscripta conforme a los arts. 42 y 43 de este código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

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

Nota: 52.- Se establece el alcance de la institución, regulándose los requisitos formales en el artículo siguiente. Se incluye la prohibición de afectar aeronaves y motores con prenda con registro, establecida ya para aquellas, por el decr.-Ley 6817/63, con el fin de crear un régimen único y uniforme de garantías, evitando la anómala situación anterior que permitía la inscripción simultánea sobre una misma aeronave, de hipotecas aeronáuticas y de prenda con registro. El principio contenido en el tercer párrafo del artículo es consecuencia del carácter provisorio que tiene la inscripción de aeronaves adquiridas bajo el régimen de venta condicional.

El cuarto párrafo se refiere en especial a la hipoteca de motores, figura usada última mente y prevista en algunas legislaciones modernas. Se han tratado de normativizar dos problemas que en la práctica pueden crear complicaciones y quitar seriedad a la institución.

El propósito de la solución es: a) que el acreedor este perfectamente informado de la ubicación y del uso de los motores y b) que no exista colisión entre los intereses del acreedor hipotecario de la aeronave y los del acreedor del motor ubicado en ella. La hipoteca de aeronaves se extiende a todas las partes de la misma en el momento de la Constitución del derecho real, pero los contratantes pueden también convenir el recambio de aquellas dentro del mismo gravamen.

Conc.: Ley 14307, art. 51; proy. 1958, art. 49.

Artículo 53.- La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor de 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.- Matricula y número de serie de la aeronave y sus partes componentes;
- 3.- Seguros que cubren el bien hipotecario;
- 4.- Monto del crédito garantizado, intereses, plazo de contrato y lugar de pago convenidos;
- 5.- Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incs. 1 y 4, se la individualizara de acuerdo al contrato de construcción y se indicara la etapa en que la misma se encuentre;
- 6.- Si se tratase de hipoteca de motores; estos deberán estar previamente inscripción y debidamente individualizados.

Nota: 53.- Los requisitos formales que se introducen tienden a precisar la identificación del bien objeto del gravamen, en defensa de los intereses de terceros. Se prevé además expresamente, el caso de la hipoteca de aeronaves en construcción y el de hipotecas de motores, teniendo en cuenta las características propias de éstos actos.

Conc.: Ley 14307, art. 51; proy. 1958, art. 49.

Artículo 54.- El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

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

Nota: 54.- Se establece la transferencia de la garantía a los seguros que cubren la aeronave y sus accesorios, lográndose así una más amplia seguridad para los derechos del acreedor, aun en el caso que desaparezca el bien hipotecado. La notificación a los aseguradores tiene por objeto impedir la contestación por parte de terceros, de cesión de la indemnización a favor de los acreedores hipotecarios.

Conc.: Ley 14307, art. 52; proy. 1958, art. 50.

Artículo 55.- En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido.

Nota: 55.- Artículo nuevo. La norma tiene por objeto garantizar, hasta sus últimas consecuencias, los intereses del acreedor hipotecario, con la salvedad establecida en el art. 57.

Artículo 56.- La hipoteca se extingue de pleno derecho a los 7 años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

Nota: 56.- El plazo establecido en este artículo se amplía a siete años, teniendo en cuenta el término normal de amortización de las aeronaves.

Conc.: Ley 14307, art. 54; proy. 1958, art. 53.

Artículo 57.- La hipoteca debidamente constituida, toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este código. Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

Nota: 57.- Artículo nuevo. La norma determina la colocación del acreedor hipotecario con relación al privilegio que poseen para el cobro de su crédito; inmediatamente después de los acreedores enumerados en el art. 61 y antes de cualquier otro, privilegiado o quirografario.

## **Cap. VII - Privilegios**

Artículo 58.- Los privilegios establecidos por el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiese inscripto en el Registro Nacional de aeronaves dentro del plazo de 3 meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Nota: 58.- Artículo nuevo. Se establece la prioridad absoluta de éstos créditos adoptándose en el segundo párrafo la solución dada por el art. 4 del convenio de Ginebra de 1948, sobre el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

Artículo 59.- En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, este será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.

Nota: 59.- Artículo nuevo; se trata del mismo principio establecido en el art. 55.

Artículo 60.- Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- 1.- Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.
- 2.- Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de 1 año anterior a la fecha del reclamo del privilegio.
- 3.- Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.
- 4.- Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas sobre el carácter especial del privilegio aeronáutico ver fallo "Gobierno Nacional c/ crédito austral Buenos Aires", e. D., T. (76, pag. 313. Fuera del punto de destino, para continuar el viaje.
- 5.- Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.

Nota: 60.- La modificación del inc. 5 se debe a que, en el transporte aéreo, el contrato de ajuste usual se efectúa por períodos mensuales y no por viaje.

El resto del artículo tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 53; proy. 1958, art. 52.

Artículo 61.- Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior.

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

Los créditos privilegiados del último son preferidos a los de los viajes precedentes.  
Nota: 61.- Artículo nuevo. Establece una serie de principios generales, algunos de ellos contenidos en el convenio de Ginebra de 1948, que tienen por objeto asegurar una adecuada prelación entre privilegios de categoría equivalente.

Artículo 62.- Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes.

La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que los gastos previstos en el inc. 3 del art. 60 los hayan beneficiado directamente.

Nota: 62.- Artículo nuevo. El principio general debe ser que los privilegios se establezcan tomando como asiento a la aeronave y a sus accesorios, pero es justo extender su alcance a la carga y al flete cuando ellos se beneficien con motivo del socorro prestado.

Artículo 63.- los privilegios se extinguen:

1.- Por la extinción de la obligación principal.

2.- Por el vencimiento del plazo del plazo de 1 año desde su inscripción si ésta no fuese renovada.

3.- Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegios de mejor grado inscritos conforme en art. 58 de este código.

Nota: 63.- Artículo nuevo. Se determinan taxativamente las causas de extinción de los privilegios, consagrándose en el inc. 1 la solución general de derecho común y en el inc. 2 un plazo que contempla el interés y la necesidad de dar estabilidad a las relaciones jurídicas.

El inc. 3 recepciona el principio establecido en el art. 7 inc. 4, del convenio de Ginebra de 1948.

Artículo 64.- Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los 15 días siguientes a su descarga. El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. Este privilegio no requiere inscripción.

Nota: 64.- Artículo nuevo. La brevedad de los términos tiene por objeto no tratar la circulación de los bienes de que se trate; parece oportuno exceptuar de la inscripción a estos créditos en razón de su naturaleza y del breve tiempo de extinción.

Ver ley 12359 ratificante del convenio de Ginebra de 1948 que trata el régimen internacional de los privilegios aeronáuticos.

## **Cap. VIII - Explotador**

Artículo 65.- Este código denomina explotador de la aeronave, a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro.

Nota: 65.- Se mantiene básicamente la redacción del art. 58 del código vigente, pero se ha fijado el concepto en un artículo separado, dada la importancia que reviste la figura del explotador.

Asimismo, se ha agregado el requisito de la legitimidad en la utilización, para precisar el sentido jurídico del derecho del explotador, por cuanto quien, sin

derecho, se apropiara de una aeronave también la utilizaría y no podría ser considerado explotador de aquélla.

Conc.: Ley 14307, art. 58; proy. 1958, art. 56.

En la época de la redacción final de este texto, se concretaron una importante cantidad de apoderamientos ilegítimos de aeronaves por lo que resultó de gran importancia agregar a la figura del explotador de aeronaves el concepto de "legitimidad" que aquí se ha incorporado.

Artículo 66.- El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de aeronaves.

Nota: 66.- La protección de la seguridad jurídica aconseja determinar, en todos los casos, la persona de explotador de la aeronave. El propietario lo es originariamente, como consecuencia directa de su derecho o dominio sobre la aeronave y conforme a la simple aplicación de los principios generales del derecho civil, los cuales adquieren nueva relevancia en materia aeronáutica por las características de la actividad regulada.

Conc.: Convenio de Roma de 1933, art. 2, inc. 3; convenio de Roma de 1952, art. 2, inc. 3.

Artículo 67.- La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedaran a cargo exclusivo de la otra parte contratante.

En caso de no haberse inscripto el Contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

Nota: 67.- Se reúnen ambas normas de la ley 14307 en un solo artículo, porque ambas se refieren a las consecuencias de la inscripción. En el primer párrafo se han eliminado las excepciones mencionadas en el art. 60 de la ley 14307, porque ellas deben ser establecidas por ley Conc.: Le y 60.

## **Cap. IX - Locación de aeronaves**

Artículo 68.- El contrato de locación de aeronaves produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario.

El Contrato deberá constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional de aeronaves, a los fines de los arts. 66 y 67 de este código.

Nota: 68.- El artículo tipifica el contrato de locación de aeronaves, por la importancia que tiene la transferencia del carácter de explotador en lo relativo a la responsabilidad.

Si bien los contratos de utilización, a pesar de haber sido objeto de estudios intensivos en los últimos tiempos, no han llegado a alcanzar una tipificación lo suficientemente precisa para proceder a su reglamentación en el texto legislativo, desde la sanción de la ley 14307, se ha avanzado bastante para justificar la inclusión de disposiciones relativas a la locación, contrato cuya importancia en derecho aeronáutico nace de su influencia sobre la persona del explotador de la aeronave.

Conc.: Convenio de Roma de 1933, art. 2, inc. 3; convenio de Roma de 1952, art. 2, inc. 3.

Sobre la diferencia entre la locación y el contrato de "leasing", así como los contratos calificados como de "locación-venta" por el derecho anglosajón, véase el fallo "Trafe s. A. S/ quiebra", e. D., T. 98, pag. 553.

Artículo 69.- El locador podrá obligarse a entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de aquella y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario.

En caso en que el locador de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, su obligación se reduce a hacer entrega de la aeronave, en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

En todos los casos, la obligación del locador comprende también la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario.

\* Deberá leerse "locatario" según resulta del artículo y de la nota del codificador.

Nota: 69.- De acuerdo a las costumbres vigentes en materia de aviación, existe la posibilidad de contratar una locación de aeronaves a casco desnudo o bien equipada y tripulada;

en ambos casos, se cumplen los requisitos fundamentales del contrato, cuya regulación supletoria está dada por las disposiciones del código civil.

Sin embargo, el régimen legal de las obligaciones del locador varía en una y otra hipótesis, conforme surge de la redacción del artículo.

Conc.: Ley 14307, art. 58; proy. 1958, art. 57.

Artículo 70.- No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin consentimiento del locador.

Nota: 70.- Las características particulares de la aeronave y su elevado valor imponen la prohibición de la cesión o sublocación, salvo consentimiento del locador. Por lo demás, es la norma generalmente contenida en la ley 14307 para todos los contratos de utilización.

Conc.: Ley 14307, art. 62; proy. 1958, art. 61.

En doctrina, la locación integra junto con el fletamento y el intercambio de aeronaves los "contratos de utilización de aeronaves".

## **Cap. X - Embargos - (Ver ley 23111)**

Artículo 71.- Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas.

Nota: 71.- Tiene una modificación de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 64; proy. 1958, art. 63.

La ley 23111 aprueba la "convención para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves" adoptada en Roma el 29 de mayo de 1933.

Artículo 72.- La anotación del embargo en el Registro Nacional de aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho.

Nota: 72.- Tiene modificaciones de forma.  
Conc.: Ley 14307, art. 65; proy. 1958, art. 64.

Artículo 73.- El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave en los siguientes casos:

- 1.- Cuando haya sido ordenado en virtud de una ejecución de sentencia;
- 2.- Cuando se trate de un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave este lista para partir;
- 3.- Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los arts. 42 y 43 de este código.

Nota: 73.- Tiene modificaciones de forma y se modifica el inc. 3, para complementar la institución establecida en los arts. 42 y 43.

Conc.: Ley 14307, art. 66; proy. 1958, art. 65.

Ver código aduanero (ley 22415), art. 876, inc. B, cuando habla del comiso del medio de transporte y demás instrumentos empleados para la Comisión del delito (de contrabando).

Asimismo la ley 22439 de migraciones y fomento de la inmigración, en su art. 67, habla de la "interdicción provisoria de salida del medio de transporte correspondiente".

### **Cap. XI - Abandono de aeronaves - (Ver decret. 5764/67)**

Artículo 74.- Las aeronaves de bandera Nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado Nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de 6 meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

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

Nota: 74.- Artículo nuevo. La existencia de numerosas aeronaves, accidentadas o no, cuyos dueños las han abandonado en la practica, hace necesario crear un instrumento que permita a la autoridad aeronáutica disponer de ellas, eliminando el peligro potencial que en algunos casos significan o evitando su deterioro en otros. Para ello, la norma hace de aplicación a las aeronaves los principios del código civil, estableciendo una presunción "iuris et de iure" de abandono a favor del Estado Nacional. El plazo para remover la aeronave, también tomado del código civil, tiene por objeto proteger los intereses del propietario o explotador. La inmovilización de hecho que menciona el artículo consiste simplemente en la no realización de ningún tipo de actividad, por razones distintas a la inmovilización emergente del embargo en los casos previstos en el art. 73 de este código.

Artículo 75.- Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la autoridad aeronáutica podrá proceder a su inmediata

remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave son a cargo de su propietario o explotador y están amparados por el privilegio establecido en el art. 60 inc. 3 de este código.

Nota: 75.- Artículo nuevo. Crea una excepción a la norma anterior, cuando razones de seguridad e interés general exijan la remoción inmediata de la aeronave sin perjuicio de los derechos del propietario o explotador, los gastos de remoción, reposición y conservación de la aeronave deben estar a cargo de quien puede beneficiarse con ellos; por esto los créditos provenientes de esos gastos son privilegiados. Nadie puede, por otra parte, entorpecer la navegación aérea ni la operación de los aeródromos.

## **Tít. V - Personal aeronáutico - (Ver decr. 1954/77, p. 141)**

se hace notar que este conjunto de normas impone la "certificación de idoneidad" para todas las funciones aeronáuticas sin referirse a las distintas figuras específicas, para la mayoría de las cuales las denominaciones no son uniformes. También cabe consignar que en nuestro país no existe una patente específica de "comandante de aeronave"

Artículo 76.- 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 su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica.

La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva.

Nota: 76.- Las modificaciones de forma introducidas tienen por objeto hacer más concreta la norma e incluir en ella a todo el personal que interviene en la realización de actividades aéreas. Se precisa, además, cual es la autoridad que otorga las habilitaciones.

Conc.: Ley 14307, art. 71; proy. 1958, art. 66.

Artículo 77.- La revalida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un estado extranjero, se regirá por los acuerdos suscritos entre ese Estado y la Nación Argentina.

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

Nota: 77.- El cambio de ubicación obedece a razones de método; tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 82; proy. 1958, art. 67.

Artículo 78.- La autoridad aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo. Cuando lo considere necesario para la seguridad de vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves.

Nota: 78.- Se mantiene, como principio general, la exigencia respecto a las aeronaves dedicadas al transporte dada la trascendencia de este servicio; se incorpora la facultad, aunque potestativa, de que la autoridad extienda su control a otras actividades aeronáuticas cuando razones de seguridad de vuelo hagan inconveniente que esta materia quede librada al criterio del explotador.  
Conc.: Ley 14307, art. 75; proy. 1958, art. 68.

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

Nota: 79.- De hecho, toda aeronave en vuelo tiene un comandante. Por otra parte, razones de orden técnico y legal, entre otras, indican la necesidad que la norma no se circunscriba solo a las aeronaves dedicadas al transporte; esa es también la razón de la presunción incorporada en la última parte del artículo.  
Conc.: Ley 14307, arts. 72 y 73; proy. 1958, art. 69.

Artículo 80.- En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo.

Nota: 80.- Tiene modificaciones de forma impuestas por la norma establecida en el artículo anterior.  
Conc.: Ley 14307, art. 74; proy. 1958, art. 70.

Artículo 81.- El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad.

Nota: 81.- Se sustituye "personal navegante" porque excluye a miembros de la tripulación no comprendidos por el concepto suprimido y la facultad disciplinaria del comandante debe extenderse a todo el personal que de él depende. Se agrega "durante el viaje" para precisar el sentido de la norma; la referencia a la circulación aérea se suprime porque nada agrega a las facultades del comandante.  
Conc.: Ley 14307, art. 76; proy. 1958, art. 71.

Artículo 82.- En caso de peligro el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie.

Nota: 82.- Sin modificaciones.  
Conc.: Ley 14307, art. 77; proy. 1958, art. 72.

Artículo 83.- El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados.

Nota: 83.- Sin modificaciones salvo en la redacción.

Conc.: Ley 14307, art. 78; proy. 1958, art. 73.

Artículo 84.- El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad, el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo.

Nota: 84.- Con modificaciones de forma para precisar el concepto. El 2 párrafo tiene por objeto complementar al primero que solo se refiere al momento previo al vuelo.

Conc.: Ley 14037, art. 79; proy. 1958, art. 74.

Artículo 85.- El comandante de la aeronave registrara en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente.

En caso de muerte de un pasajero o un miembro de la tripulación, deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país dará intervención al Cónsul argentino.

Nota: 85.- La modificación introducida tiende a dar un alcance mayor al texto, dado que el anterior sólo se refería a hechos ocurridos en vuelo en el extranjero.

Con.: Ley 14307, art. 80; proy. 1958, art. 75.

Artículo 86.- El comandante de la aeronave tiene el derecho de arrojar, durante el vuelo, las mercancías o equipajes si lo considera indispensable para la seguridad de la aeronave.

Nota: 86.- La sustitución de "trayecto" por "vuelo" tiene por objeto precisar el momento en que la echazon debe efectuarse, la supresión del último párrafo del art. 81 de la ley 14307 obedece a la inoperancia que tiene dicha cláusula en la práctica.

Conc.: Ley 14307, art. 81; proy. 1958, art. 76.

A ese respecto ver la regulación establecida en el decreto-ley 16130/46, la que comprende solamente al personal de a bordo. Asimismo el fallo plenario de la Cam. Nac. Del trabajo de la Capital Federal, 23/2/82, en autos "Galeano, Angela c/aerotransportes entre Ríos s. R. L. ", E. D., T. 98, pag. 342, asimismo sobre la inconstitucionalidad del art. 35 del decreto 16130/46, ver s. C., 18/10/84, autos "Dardanelli de coower, Ana i.M. C/Aerolíneas Argentinas s. A. ", E. D. T. 112, pag. 344.

Artículo 87.- La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes de la materia.

Nota: 87.- La remisión se hace a las leyes laborales en general, ya que el personal aeronáutico no está sometido en dicho sentido a un régimen especial.

Conc.: Ley 14307, art. 83; proy. 1958, art. 77.

Artículo 88.- En todo aeródromo público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica.

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

Nota: 88.- Tiene modificaciones de forma, precisándose la autoridad facultada por su designación, pues el control de los aeródromos debe estar directamente en manos de la autoridad aeronáutica, como un recaudo tendiente a lograr su perfecto funcionamiento y alcanzar el mayor grado de seguridad en las actividades que se realicen en ellos.

Conc.: Ley 14307, art. 84; proy. 1958, art. 78.

Artículo 89.- La autoridad aeronáutica reglamentará las facultades y obligaciones de jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

Nota: 89.- Sigue el artículo anterior por la relación que guarda con el mismo. Se determina la autoridad encargada de dictar la reglamentación.

Con.: Ley 14307, art. 86; proy. 1958, art. 79.

Artículo 90.- En los aeródromos probados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por este. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la autoridad aeronáutica.

Nota: 90.- La inclusión del tenedor del campo tiene por objeto que la norma comprenda todas las hipótesis posibles.

Conc.: Ley 14307, art. 85; proy. 1958, art. 80.

## **Tít. VI - Aeronáutica comercial**

### **Cap. I - Generalidades - (Ver ley 19030 y decret. 6875/71)**

Artículo 91.- El concepto aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.

Nota: 91.- Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 2; proy. 1958, art. 81.

Artículo 92.- Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro. El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.

Nota: 92.- Se ha definido el servicio de transporte aéreo, lo que permite dar por exclusión el concepto de trabajo aéreo, partiendo del supuesto que el transporte, sea aéreo o no, responde a la noción del art. 162 del código de Comercio. Por otra parte, la definición de trabajo aéreo en sentido positivo parece imposible, teniendo

en cuenta la variedad de actividades comprendidas en la expresión, tal como surge del documento 8337/944, denominado "estudios generales del empleo de la aviación civil para trabajos aéreos", preparados por la o. A. C. I.

Con.: Artículo 1 del anexo 1, del decr. 4832 del 2 de mayo de 1960.

Artículo 93.- El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijados.

Nota: 93.- La definición toma los dos elementos primordiales que caracterizan el transporte regular, omitiendo mencionar la frecuencia porque ella resulta del horario y las tarifas porque ellas no califican al transporte de regular o no regular siendo prevista, por otra parte, su aprobación por la autoridad aeronáutica en el art. 109.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 2; proy. 1958, art. 82.

Artículo 94.- Se considera interno el transporte aéreo realizado entre 2 o mas puntos de la república. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la república y el de un estado extranjero o entre 2 puntos de la república, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un estado extranjero.

Nota: 94.- Se complementa el texto de la ley 14307 con el concepto de transporte aéreo interno y se ajusta el de transporte aéreo internacional al convenio de Varsovia de 1929 (ley 14111).

Conc.: Ley 14307, art. 26; proy. 1958, art. 84.

Artículo 95.- La explotación de toda actividad comercial aérea requiere concesión o autorización previa, conforme a las prescripciones de este código y su reglamentación.

Nota: 95.- Fija el principio de la intervención administrativa previa a la realización de toda.

Actividad comercial aérea.

Conc.: Artículo nuevo.

Artículo 96.- Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas.

Excepcionalmente se podrá autorizar la cesión después de comprobarse que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por este código para ser titular de ella.

Nota: 96.- Tiene modificaciones de forma. Se lo incluye aquí por razones de método.

Conc.: Ley 14307, art. 104; decr.-Ley 1256/57, art. 26; proy. 1958, art. 96.

## **Cap. II - Sección de transporte aéreo interno**

### **Sección "A" - Explotación**

Artículo 97.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno será realizada por personas físicas o sociedades comerciales que se ajusten a las prescripciones de este código. Las sociedades mixtas y las empresas del estado quedan sujetas a dichas normas en cuanto les sean aplicables.

Las empresas aéreas extranjeras no podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia en la República Argentina, para su transporte a otro punto del país. Sin embargo, el Poder Ejecutivo, por motivos de interés general, podrá autorizar a dichas empresas a realizar tales servicios bajo condición de reciprocidad.

Nota: 97.- La modificación introducida en la primera parte de este artículo permite la participación del capital privado en la explotación de servicios comerciales aéreos internos, tal como se prevé para lo internacional en el art. 128.

La reserva del tráfico aéreo de cabotaje, establecida en la segunda parte del artículo a favor de las empresas nacionales, sigue la orientación fijada invariablemente por nuestro país y es concordante con la prescripción del art. 7 del convenio de Chicago.

En su redacción, no obstante, se ha vuelto al criterio y texto del art. 100 de la ley 14037 con ligeras modificaciones exclusividad fijada en el art. 4 del decr.-Ley 12507/56 (ley 14467) podría afectar futuras integraciones regionales o impedir que nuestro país pudiese, bajo condición de reciprocidad, otorgar tales derechos a empresas de países vecinos o no, pero que hiciera a los intereses generales de la Nación negociar el intercambio de tales derechos.

En tal sentido el texto del artículo modifica el art. 4 del decr.-Ley 129507/56.

Con.; Ley 14307, arts. 98, 100 y 101; decr.-Ley 1256/57, arts. 1 y 3; proy. 1958, art. 86.

Artículo 98.- Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben ser argentinas y mantener su domicilio real en la república.

Nota: 98.- Se ratifica el principio de que los servicios de transporte aéreo internos deben estar en manos de empresarios argentinos.

Con.: Decr.-Ley 1256/57, art. 5, inc. C.

Artículo 99.- Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

- 1.- El domicilio de la Empresa debe estar en la república.
- 2.- El control y la dirección de la Empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la república.
- 3.- Si se trata de una sociedad de personas, la mitad mas uno, por lo menos, de los socios deben ser argentinos con domicilio en la república y poseer la mayoría del capital social.
- 4.- Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la república. La transferencia de estas acciones sólo podrá efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicara a la autoridad aeronáutica, dentro de los 8 días de producidas la transferencia, los detalles de la autorización acordada.
- 5.- El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo

menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos.  
Nota: 99.- En el inc. 3 se ha eliminado "solidariamente responsable" por cuanto el concepto excluía a las sociedades de responsabilidad Limitada.

El tercer párrafo del inc. E del art. 5 del decr.-Ley 1256/57 fue suprimido por ser innecesario.

Se amplió el plazo del inc. 4, por estimarse más razonable.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 5.

Artículo 100.- Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esas actividad como principal o accesoria, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en este código y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de Transportes aéreo y mostrar claramente sus resultados.

Nota: 100.- Se han reunido ambos artículos por razones metodológicas.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, arts. 6 y 11.

Artículo 101.- El Poder Ejecutivo reglamentara los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de la memoria, balance general y cuadro demostrativo de ganancias y perdidas. Las empresas llevaran, además de los exigidos por el código de Comercio y leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad aeronáutica.

Asimismo, la autoridad aeronáutica podrá efectuar las verificaciones y requerir los informes necesarios para determinar, en un momento dado, el origen y distribución del capital social.

Nota: 101.- Se establecen los conceptos de fondo contenidos en las normas citadas en las concordancias, dejándose librada a la reglamentación de fijación de los aspectos formales.

La facultad de designar inspectores-que no son los agentes fiscalizadores del art. 342 del código de Comercio- autorizada en el art. 13 del decr.-Ley 1256/57, resulta redundante, frente a las normas que sobre inspección contiene el art. 178 del código vigente, que se reproducen en el art. 133 del presente.

La facultad de determinar en un momento dado el origen y distribución del capital social de las empresas que explotan servicios aéreos comerciales, otorgada en la última parte del artículo, es habitual en otras legislaciones extranjeras y posibilita un exacto contralor de las obligaciones que sobre el particular contiene el capítulo.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, arts. 8, 9, 10, 12 y 13; proy. 1958, art. 90.

Artículo 102.- Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular. El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la convivencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar

de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.  
(Ver decret. 642/75)

Nota: 102.- Se precisa el objeto de la audiencia pública.

La exclusión prevista en la última parte del artículo tiene por finalidad acelerar el trámite la autorización para los servicios que se prestan con aeronaves pequeñas, dada la reducida posibilidad de competencia respecto de los servicios troncales; por ello la excepción comprende también a los servicios regulares.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, arts. 23, 27 y 29; proy. 1958, art. 91.

Artículo 103.- Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas por un período que no excederá de 15 años. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, ésta podrá ser prorrogada por lapsos no mayores al citado a requerimiento de la Empresa.

La solicitud de prórroga deberá ser presentada con una anticipación no menor de 1 año antes del vencimiento de la concesión en vigor.

Nota: 103.- Se efectuaron modificaciones de forma.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 24; proy. 1958, art. 92.

Artículo 104.- La concesión para operar en una ruta no importa exclusividad.

Nota: 104.- Se mantiene el principio del art. 25 del decr.-Ley 1256/57, eliminándose su segunda parte, donde se establecería una excepción que en la práctica desvirtuaba el principio.

Por otra parte, la necesidad de asegurar el servicio público implica una discrecionalidad del poder concedente, que no puede ser sometido a limitaciones.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 25; proy. 1958, art. 93.

Artículo 105.- No se otorgara concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

Nota: 105.- Se incluyen las concesiones.

Conc.: Ley 14307, art. 103; proy. 1958, art. 95.

Artículo 106.- En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino.

Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de 2 años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento, gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

Nota: 106.- Se amplía la excepción, refiriéndola a todo tipo de razones técnica, pues estas pueden aparecer al comienzo de la explotación o en cualquier otro período.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 15; proy. 1958, art. 97.

Artículo 107.- Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrículas Argentina. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá

permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Nota:107.- Se ha aplicado la facultad de permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera, actualmente limitada a los casos de "urgencia técnica" por cuanto son las necesidades del servicio y la propia conveniencia nacional, las que deben fundamentar la excepción a conceder por la autoridad aeronáutica, como lo ha demostrado la práctica en la aplicación del art. 18 del decret.-Ley 1256/57.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 18; proy. 1958, art. 98.

Artículo 108.- La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetaran los servicios de transporte aéreo.

Nota: 108.- Hay una modificación de forma.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 21; proy. 1958, art. 99.

Artículo 109.- Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

Nota: 109.- Hay modificaciones de forma, ya que las escalas están incluidas en el concepto de "itinerario" y el flete es una "tarifa".

Se incluye el concepto de "capacidad" por ser uno de los elementos básicos a tener en cuenta para el otorgamiento de servicios de transporte aéreo.

Las tarifas son aprobadas tanto para los servicios regulares como para los no regulares.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 22; proy. 1958, art. 100.

Artículo 110.- Los acuerdos que impliquen arreglos de pool, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica. Si ésta no formulase objeciones dentro de los noventa días, el acuerdo se considerara aprobado.

Nota: 110.- No están en esta disposición ni requieren aprobación por la autoridad aeronáutica, los acuerdos de intercambio de sus aeronaves celebrados entre las empresas aerocomerciales. Tales contratos solo requerirán su inscripción en el Registro Nacional de aeronaves cuando produzcan la transferencia del carácter explotador.

Conc.: Ley 14307, art. 95; decr.-Ley 1256/57, art. 14; proy. 1958, art. 101.

Artículo 111.- A la expiración normal o anticipada de las actividades de la empresa, el Estado nacional tendrá derecho a adquirir directamente, en totalidad o en parte, las aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones, a un precio fijado por tasadores designados uno por cada parte.

Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de ese derecho dentro de los 90 días de recibida la pertinente comunicación, los bienes enumerados en el párrafo anterior serán ofrecidos en venta en el país, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en la República se autorizara su exportación.

Nota: 111.- Hay modificaciones de forma.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 20; proy. 1958, art. 102.

Artículo 112.- 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 15 días de notificada, una suma equivalente al 2 por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente.

Dicho depósito se efectuara en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica.

La caución se extingue en un 50 por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios concedidos o autorizados y el resto una vez transcurrido 1 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 ingresara al fondo permanente para el fomento de la aviación civil.

Nota: 112.- En el caso de las sociedades anónimas, el capital sobre el que se calculara la caución es el suscrito.

El segundo párrafo del artículo se agrega teniendo en cuenta la función específica que debe cumplir la caución.

El tercer párrafo fija el destino a dar a la caución, en caso de incumplimiento por parte de la Empresa.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 30; proy. 1958, art. 103.

## **Sección "B" - Transporte de pasajeros**

Artículo 113- El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito. Cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares, dicho contrato se prueba con el billete de pasaje.

Nota: 113.- Tiene una modificación de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 105; proy. 1958, art. 104.

Artículo 114.- La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedara sujeto a las disposiciones de este código.

Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Nota: 114.- Se elimina la mención "exclusión de responsabilidad" siguiendo el principio del art. 3 del protocolo de la Haya de 1955, porque cuando exista causa que pueda excluir la responsabilidad es de aplicación el art. 143 de este código.

Conc.: Ley 14307, art. 108; proy. 1958, art. 106.

Artículo 115.- El billete de pasaje debe indicar:

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

Nota: 115.- Sin modificaciones.

Conc.: Ley 14307 art. 107; proy. 1958, art. 108.

## **Sección "C" - Transporte de equipajes**

Artículo 116.- El transporte de equipaje registrados, se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir en doble ejemplar; uno de éstos será entregado al pasajero y el otro lo conservara el transportador.

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

Nota: 116.- Se sustituye el término "guía" por el de "talón de equipaje", por ser éste el adoptado por el protocolo de la Haya de 1955 debe señalarse que el contrato de transporte de equipaje registrado no es autónomo, sino que es siempre accesorio de un contrato de transporte de pasajeros.

Conc.: Ley 14307, art. 112; proy. 1958, art. 108.

Artículo 117.- El talón de equipajes debe indicar:

- 1.- Numeración del billete de pasaje;
- 2.- Punto de partida y de destino;
- 3.- Peso y cantidad de los bultos;
- 4.- Monto del valor declarado en su caso.

Nota: 117.- Se simplifican las formalidades que debe contener el talón de equipaje, teniendo en cuenta su carácter accesorio con respecto al billete de pasaje. Por otra parte, es el sistema seguido-en líneas generales- por el protocolo de la Haya de 1955.

Conc.: Ley 14307, art. 113; proy. 1958, art. 109.

Artículo 118.- El transporte no podrá ampararse en las disposiciones del presente código que limitan su responsabilidad, si aceptase el equipaje sin entregar el talón o si éste no contuviese la indicación del número del billete de pasaje y del peso y cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

Nota: 118.- Se ha modificado la redacción de este artículo por razones de claridad y precisión.

Conc.: Ley 14307, art. 114; proy. 1958, art. 110.

## **Sección "D" - Transporte de mercancías**

Artículo 119.- La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar que se trata de transporte aéreo.

Nota: 119.- Sin modificaciones.

Conc.: Ley 14307, art. 115; proy. 1958, art. 111.

Artículo 120.- La carta de porte será extendida en triple ejemplar uno para el transportador, con la firma del remitente;

otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente;

y otro para el remitente, con la del transportador.

Nota: 120.- Sin modificaciones.

Conc.: Ley 14307, art. 116; proy. 1958, art. 112.

Artículo 121.- La carta de porte debe indicar:

- 1.- Lugar y fecha de emisión;
- 2.- Punto de partida y de destino;
- 3.- Nombre y domicilio del remitente;
- 4.- Nombre y domicilio del transportador;
- 5.- Nombre y domicilio del destinatario, en su caso;
- 6.- Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos;
- 7.- Peso y dimensiones de la mercancía o bultos;
- 8.- Estado aparente de la mercadería y el embalaje;
- 9.- Precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contra reembolso;
- 10.- Importe del valor declarado, en su caso;
- 11.- Los documentos remitidos al transportador con la carta de porte;
- 12.- Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiese convenido.

Nota: 121.- Con modificaciones de forma, habiéndose eliminado algunos requisitos por considerarse superfluos.

Conc.: Ley 1430m, art. 117; proy. 1958, art. 113.

Artículo 122.- Si el transportador aceptase la mercancía, sin que se hubiese extendido la carta de porte o si ésta no contuviese las indicaciones que expresan los incs. 1 a 7 del artículo precedente, el transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

Nota: 122.- Ver nota al art. 114.

Conc.: Ley 14307, art. 118; proy. 1958, art. 114.

Artículo 123.- La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte.

Nota: 123.- Tiene una modificación de forma.

Conc.: Artículo 14307, art. 119; proy. 1958, art. 115.

Artículo 124.- La carta de porte puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Nota: 124.- Tiene modificaciones de forma y se elimina la remisión al código de Comercio, por cuanto ella surge del art. 2.

Conc.: Ley 14307, art. 120; proy. 1958, art. 116.

## **Sección "E" - Transporte de carga postal**

Artículo 125.- Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que la autoridad aeronáutica fije para cada tipo de aeronave.

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

Nota: 125.- Se limita la obligatoriedad del transporte de carga postal a los servicios de transporte aéreo regular.

Conc.: Ley 14307, art. 124; proy. 1958, art. 117.

Artículo 126.- Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular, podrán ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo regular exclusivamente para carga postal. Cuando el servicio no pueda ser prestado por explotadores de servicios de Transportes aéreos regular, la autoridad aeronáutica podrá autorizar su prestación por explotadores de servicios de transporte aéreo no regular.

Nota: 126.- Reúne las prescripciones de los dos artículos citados, modificando su redacción.

Conc.: Decr. 6667/63, arts. 4 y 7.

Artículo 127.- Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobadas por el Poder ejecutivo, con intervención de las autoridades aeronáutica y postal.

La legislación postal se aplicara al transporte aéreo de carga postal, en lo que fuese pertinente.

Nota: 127.- Como toda tarifa de servicio público, éstas deben ser establecidas por el Poder Ejecutivo.

Conc.: Ley 14307, art. 123; decr. 6667/63, art. 18.

### **Cap. III - Servicio de transporte aéreo internacional**

Artículo 128.- Las normas fijadas por este código para la Constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicios al exterior del país.

Nota: 128.- Se suprime la última parte del texto legal citado, por ser superflua, pues son facultades propias del Poder ejecutivo.

Conc.: Decr.-Ley 1256/57, art. 38; proy. 1958, art. 119.

Artículo 129.- Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda. La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustaran los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

Nota: 129.- Se sustituye "aeronaves", para referir las obligaciones al verdadero sujeto de derecho.

Los dos últimos párrafos se agregan fijándose en ellos obligaciones equivalentes a las de las empresas argentinas; pero permitiéndose exceptuar del régimen de audiencia pública a las empresas designadas en virtud de las normas de un acuerdo de transporte aéreo.

Conc.: Ley 14307, art. 98; proy. 1958, art. 120.

Artículo 130.- En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Nota: 130.- Se incluye en éste lugar por razones de método.

Conc.: Ley 1430m, art. 110; proy. 1958, art. 107.

#### **Cap. IV - Trabajo aéreo - (Ver decret. 2836/71)**

Artículo 131.- Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos:

1.- Reunir los requisitos establecidos en el art. 48 para ser propietario de aeronave;

2.- Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate;

3.- Operar con aeronaves de matrícula Argentina.

Excepcionalmente y en cada caso la autoridad aeronáutica podrá disponer del cumplimiento de las exigencias de los incs. 1 y 3 precedentes, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Nota: 131.- Se liberaliza el sistema del decret. 4832/60, por ser necesaria la promoción de este tipo de actividad y por no tener las implicancias de orden público que tiene el transporte aéreo.

Conc.: Decret. 4832/60, art. 4; proy. 1958, art. 121.

Artículo 132.- El Poder Ejecutivo establecerá las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo conforme a sus diversas especialidades y el régimen de su autorización.

Nota: 132.- Establecidos los principios básicos, la reglamentación de la actividad, inclusive el régimen de autorización, es facultad del Poder Ejecutivo.

Conc.: Proy. 1958, art. 122.

#### **Cap. V - Fiscalización (Rúbrica según ley 22390)**

Artículo 133.- (según ley 22390).- Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica.

Al efecto le corresponde:

1.- Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones y demás normas que en consecuencia se dicten.

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

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

autorización.

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

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

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

7.- Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.

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

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

10.- Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiere el poder ejecutivo Nacional.

Nota: 133.- Tiene modificaciones de forma, suprimiéndose algunos incisos, para evitar repeticiones.

Con.: Ley 143078 art. 175; proy. 1958, art. 123.

Artículo 134.- Los transportadores nacionales están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves, a un funcionario de la autoridad aeronáutica que deba viajar en misión de inspección.

La plaza será reservada hasta 24 horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera de él.

Nota: 134.- Se cambia su ubicación por razones meteorológicas. Tiene modificaciones de forma, suprimiéndose el último párrafo del texto de la ley 14307 por ser materia de reglamentación.

Con.: Ley 14307, art. 111; proy. 1958, art. 124.

## **Cap. VI - Suspensión y extinción concesiones y autorizaciones**

Artículo 135.- (según ley 22390).- Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de este. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo Nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá declarar la caducidad de la

concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

- 1.- Si el explotador no cumplierse las obligaciones substanciales a su cargo o si faltase reiteradamente, a obligaciones de menor importancia.
- 2.- Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
- 3.- Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica.
- 4.- Si la Empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- 5.- Si la concesión o autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el art. 96 de este código.
- 6.- Si no se hubiese dado a cumplimiento a la cobertura de riesgos previsto en el Tit. X (seguros) y en el artículo 112.
- 7.- Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este código y su reglamentación.
- 8.- Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización.
- 9.- Si no subsistiesen los motivos de interés público que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización.
- 10.- Si se tratase de un transportador extranjero y el Gobierno del país de su bandera no conferirse a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquel.
- 11.- Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio, de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1 a 10, que motiven la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se substancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el art. 137.

Nota: 135.- El primer párrafo es nuevo, contemplándose en el la extinción normal; se prevén a continuación los casos de extinción anticipada en los que se introducen modificaciones de forma, agregándose el inc. 8, a fin de asegurar el mantenimiento de las calidades exigidas por la ley para otorgar la concesión o autorización y el inc. 10, previendo la renuncia, caso en el cual es necesario la aceptación de la autoridad aeronáutica, por tratarse de un servicio público.

Con.: Ley 14307, art. 176; proy. 1958, art. 125.

Artículo 136.- En los casos del inc. 4 del artículo precedente, la autoridad judicial que conozca en el asunto deberá comunicarlo a la autoridad aeronáutica para la defensa de los derechos e intereses del estado.

Nota: 136.- Tiene modificaciones de forma.

Con.: Ley 14307, art. 177; proy. 1958, art. 126.

Artículo 137.- Antes de la declaración de caducidad de la concesión o del retiro de la autorización, debe oírse al interesado a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

Nota: 137.- El primer párrafo tiene modificaciones de forma.

Cuando la caducidad o el retiro revistan carácter de sanción, el procedimiento a seguir será el establecido en el título XIII de este código.

Con.: Ley 14307, art. 178; proy. 1958, art. 127.

## **Cap. VII - Subvenciones**

Artículo 138.- Con el objeto de cubrir el déficit de una sana explotación, el Poder Ejecutivo podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación. Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tenga igual carácter. El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y régimen en que serán otorgadas las subvenciones y las condiciones a reunir por las empresas beneficiarias de las mismas.

Nota: 138.- Se fija el objeto y alcance de las subvenciones suprimiéndose las restantes normas del Cap. XII del citado decreto-ley, por ser materia de reglamentación, conforme al segundo párrafo del artículo.

Se elimina el principio establecido en el art. 38 del mencionado decreto-ley, porque el déficit es un todo invisible. Asimismo, se elimina la subvención al trabajo aéreo.

Con.: Ley 14307, art. 105; decr.-Ley 1256/57, arts. 31 y 34.

## **Tít. VII - Responsabilidad**

### **Cap. I - Daños a pasajeros, equipajes o mercancías transportados**

Artículo 139.- El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

Nota: 139.- Se suprime la expresión "herida" por estar comprendidas en el concepto "lesión".

Conc.: Ley 14307, art. 184; proy. 1958, art. 128.

Art 140.- El transportador es responsable a los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en el caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestres, 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 transbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.

Nota: 140.- Conc.: Ley 14307, art. 185; 1958, art. 129.

Las limitaciones a la responsabilidad que comienzan en este artículo, han sido fijadas en argentino-oro y son recursos en los cuales se compensa la "imputación legal de responsabilidad" que el art. 139 hace recaer sobre el transportador.

Artículo 141.- El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

Nota: 141.- Con.: Ley 14307, art. 136; proy, 1958, art. 130.

Artículo 142.- El transportador no será responsable si prueba que el y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Nota: 142.- Se elimina el primer párrafo del texto de la ley 14307, por ser un principio de derecho común.

El segundo párrafo de dicho texto se modifica, adaptándolo al protocolo de la haya de 1955.

Con.: Ley 14307, art. 137; proy. 1958, art. 131.

Se establece a través de esta disposición la posibilidad para el explotador de exonerar su responsabilidad cuando logre probar que ha cumplido "todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas".

Estimamos de particular importancia a tal efecto lo resuelto en el caso "dure de casco c/Aerolíneas Argentinas", L. L., T. 117, pag. 355.

Artículo 143.- La responsabilidad el transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.

Nota: 143.- Con modificaciones de forma.

Con.: Ley 14307, art. 138; proy. 1958, art. 132.

Es ésta una solución que resulta común a cualquier rama del derecho pues es natural que cuando la propia víctima ha causado el daño o ha contribuido a ello, el responsable, según la ley, puede exonerar total o parcialmente su responsabilidad.

Artículo 144.- (Según ley 22390). En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en \$ 1000 argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la administración nacional.

Nota: 144.- Significa un cambio primordial del sistema adoptado en la ley 14307, los distintos proyectos que precedieron a este y los que con posterioridad han sido redactados.

La falta de actualidad de las cifras consignadas en la ley 14307 constituye una de las razones fundamentales que justifican su modificación. Las mismas ni guardan relación con el valor adquisitivo de nuestro signo monetario de curso legal ni

tampoco con la convención de Varsovia de 1929, ratificada por la ley 14111. Esta convención determina que en el transporte aéreo internacional el monto de la limitación de responsabilidad del transportador, por cada pasajero, alcanza a la suma de 125000 francos Poincaré equivalente mas o menos a la suma de 8300 dólares americanos. El protocolo de la Haya elevó aquella suma a 250000 francos Poincaré (confrontar: "reunión especial de la O. A. C. I. Sobre límites por pasajeros en virtud del convenio de Varsovia y del protocolo de la Haya", Montreal, febrero de 1966, documentos Lim-3). El importe de 80000 m\$ por pasajero establecido en la ley 14307 era mas o menos el equivalente, en el momento de su sanción, a los 8300 dólares americanos.

En tales condiciones aceptado ese importe, quedaba por precisar la forma en que esa cantidad podría reflejarse en nuestra legislación de modo tal que las fluctuaciones de nuestro signo monetario de curso legal no pudieran, en un futuro próximo, afectar la estabilidad de la cantidad fijada.

A fin de obviar este impedimento se ha considerado que es posible determinar ese importe en forma invariable en función del valor índice de la moneda "argentino oro" aplicado reiteradamente en los últimos años como ocurre en el caso del "empréstito de recuperación nacional 9 de Julio" instituido por el decr. 6590/62.

La suma de argentinos oro incluida en este artículo corresponde aproximadamente a poco menos de tres millones de pesos moneda nacional, que resulta un término medio de la valoración de la vida humana en nuestro país fijada por la jurisprudencia de los tribunales en los últimos tiempos.

Así mismo la suma fijada se acerca mucho más a los límites establecidos en la convención de Varsovia de 1929.

Con.: Ley 14307, art. 139; proy. 1958, art. 133; ley 1130 del año 1881; decr. 1619/67.

Hacemos notar que los límites a la responsabilidad están determinadas en argentinos-oro, moneda que no tiene curso corriente pero cuya equivalencia con nuestra actual moneda (el austral) es perfectamente determinable ya que esta basada en el patrón oro (ver decreto 75/76).

Nuestros tribunales, aunque con bastante anterioridad al actual código aeronáutico, se han ocupado de algunos aspectos del significado de la determinación de los límites de responsabilidad en argentinos-oro; ver al respecto de los fallos de la Cam. Nac. De Ap. En lo civil y com. Fed., Sala II, 11/4/78, IV, pag. 517 y Cam. Nac. De Ap. En lo civil y com. Fed., Sala III, 20/8/82, fallo 36058.

Artículo 145.- (Según ley 22390). En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a \$ 2 argentinos oro por kilogramo de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la

responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a 40 argentinos oro en total.

La cotización del argentino oro se realizara en la forma prevista en el art. 144.

Nota: 145.- El procedimiento seguido para la determinación de los montos es idéntico al indicado en la nota al artículo anterior. En consecuencia, el importe de los límites de responsabilidad por cada kilogramo de equipaje registrado y mercancías alcanza en los momentos actuales aproximadamente a m\$<sup>n</sup> 5600 y en cuanto a los objetos cuya guarda conserva el pasajero el límite de responsabilidad alcanza en total, aproximadamente también, a la suma de m\$<sup>n</sup> 100000.

Conc.: Ley 14307, art. 135; proy. 1958, art. 134.

Artículo 146.- Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entraña la del contrato.

En cambio podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero.

Nota: 146.- Hay modificaciones de forma en el primer párrafo.

El segundo párrafo se agrega, pues esta posibilidad no debe limitarse únicamente al transporte de mercancías o equipajes.

Conc.: 14307, art. 140; proy. 1958, art. 135.

Artículo 147.- El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Nota: 147.- Se eliminó el término "excluyen", para adecuarlo al sentido de protocolo de la Haya, porque su art. 25 se refiere solo a los límites de la responsabilidad.

En cambio, se ha considerado inconveniente adoptar el resto del texto del citado artículo de la Haya, manteniendo solamente la causal de dolo como la única que puede privar al transportador de las limitaciones, porque las demás causales son extrañas a nuestro régimen jurídico.

Conc.: Ley 14307, art. 141; proy. 1958, art. 136.

Artículo 148.- La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título del transporte, salvo prueba en contrario.

Nota: 148.- Tiene modificaciones de forma.

Con.: Ley 14307, art. 142; proy. 1958, art. 137.

La institución de la protesta ha sido materia de muchos estudios, entre los que debemos mencionar los que motivaron entre otros los siguientes fallos de la Cam. Nac. De Ap. En lo civil y com. Fed. De la Ciudad de Buenos Aires: "la territorial Cía. De seguros c/Varig s. A. ", L. L., 27/1/82; (el sol de Buenos Aires Cía. De seguros s. A. C/Braniff international", e. D., I. 100, pag. 504 asimismo ver la opinión de la c. S. Publicada en L. L., 21/1/85, e. D., T. 113, pag. 121, autos "la agrícola Cía. De seguros s. A. C/Lan Chile" y "la agrícola Cía. De seguros S. A. C/Aerolíneas Argentinas).

Artículo 149.- En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de 3 días para los equipajes y de 10 días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega.

En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puesto a la disposición del destinatario.

La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito, dentro de los plazos previstos en los párrafos anteriores.

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

Nota: 149.- En su segundo párrafo se han incluido los casos de pérdida o destrucción de equipaje o mercancías puesto que la situación es idéntica a la prevista para el caso de retardo.

Conc.: Ley 14307, art. 143; proy. 1958, art. 138.

Independientemente de lo que ellos resuelven es preciso tener en cuenta, en cuanto a la brevedad de los tiempos para efectuar protesta, que también en derecho, los tiempos son relativos y que la celeridad de la actividad aeronáutica tiene considerable influencia en el derecho que la rige.

Artículo 150.- Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y el pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje, en el último.

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

Nota: 150.- La disposición determina que si el transportador ha logrado que se ocupe el asiento del pasajero, no sufre perjuicio con la conducta de este. Además la ley debe precisar concretamente la devolución a efectuarse y, en ese sentido, se estima que lo mas adecuado es fijar un tanto por ciento como reintegro.

Conc.: Ley 14307, art. 144; proy. 1958, art. 140.

Artículo 151.- El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgara como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.

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

Si se trata de transporte de equipaje o mercancías, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último;

ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, averías o retraso.

Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega.

Nota: 151.- Se ha adecuado al solución a lo dispuesto en el convenio de Varsovia de 1929 y el protocolo de la haya de 1955.

Conc.: Ley 14307, art. 145; proy. 1958, art. 140.

Artículo 152.- En caso de Transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transportes podrán convenirse especialmente.

Nota: 152.- Se han unido los dos textos pertinentes de la ley 14307 por tratarse de una misma cuestión.

Conc.: Ley 14307, arts. 146 y 147; proy. 1958 art. 141.

Artículo 153.- Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo. El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos.

La protesta prevista en el art. 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Nota: 153.- Su inclusión implica incorporar al código las soluciones del convenio de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961, complementario del de Varsovia, en cuanto a la regulación, en el ámbito del transporte internacional, de los casos en que es ejecutado por un transportador que no es el mismo que celebró el respectivo contrato con el pasajero o expedidor.

Conc.: Artículo nuevo.

Ver en apéndice convenio de Guadalajara de 1961 pag. 274.

Artículo 154.- La pérdida sufrida en caso de echazon, 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, al carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

Nota: 154.- Se ha modificado substancialmente el texto de la ley 14307 para concretar debidamente su ámbito de aplicación; por otra parte, se trata solamente de los conceptos de los arts. 1314, 2 párrafo, y 1316 del código de Comercio.

Conc.: Ley 14307, art. 148; proy. 1958 art. 142.

## Cap. II - Daños causados a terceros en la superficie

Artículo 155.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o 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 consecuencias directas del acontecimiento que los ha originado.

Nota: 155.- El artículo contempla la reparación, mediante la aplicación de los principios de la responsabilidad objetiva, de todos los daños, que sufren los terceros en la superficie, incluidos los que provengan del ruido anormal de las aeronaves. Esto implica una innovación en relación con las soluciones del convenio de Roma de 1952, pero se ajusta al espíritu que presidio las deliberaciones de la resolución del subcomité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1966, donde, de acuerdo al cambio de las circunstancias, por el advenimiento de los aviones supersónicos, se señaló la necesidad de modificar el convenio para consagrar el principio de la indemnización de los daños originados por el ruido inaceptable para el superficiario.

Es indudable que existen serias dificultades técnicas para precisar las consecuencias exactas del ruido, especialmente en lo relativo a la superación de la barrera del sonido, pero no cabe desconocer que puede haber personas damnificadas por la onda sonora de las aeronaves, que revisten el carácter de terceros en la superficie, totalmente ajenos a la actividad aeronáutica y que, por tal motivo, deben ser protegidos muy especialmente, lo cual se logra mediante la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva, que constituye una de las más típicas manifestaciones del derecho aeronáutico.

Por otra parte, por tratarse de un sistema complementado con la adopción de limitaciones de responsabilidad, los explotadores de aeronaves podrán cubrir sus obligaciones sin mayores erogaciones.

Conc.: Ley 14307, art. 149; proy. 1958, art. 143.

Artículo 156.- A los fines del artículo anterior, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Nota: 156.- Se adopta también aquí el texto del convenio de Roma de 1952.

Conc.: Ley 14307, art. 149, 2da. Parte; proy. 1958 art. 143, 2da parte.

Artículo 157.- La responsabilidad que establece el art. 155 incumbe al explotador de la aeronave.

Nota: 157.- La segunda parte del texto de la ley 14307 se ha eliminado, por cuanto es el principio establecido en el 2do. Párrafo del art. 69 de este código.

Conc.: Ley 14307, art. 150; proy. 1958, art. 144.

Artículo 158.- El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado.

El explotador será responsable solidariamente salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Nota: 158.- Tiene modificaciones de forma.  
Conc.: Ley 14307, art. 151; proy. 1958, Arg. 145.

Artículo 159.- La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

Nota: 159.- Tiene modificaciones de forma, adaptándolo al criterio seguido en el art. 143 de este código, que es además el mismo del convenio de Roma de 1952.  
Conc.: Ley 143078 art. 152; proy. 1958, art. 146.

Artículo 160.- (Según la ley 22390). El explotador es responsable por cada accidente hasta el límite de la suma equivalente en pesos al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad:

- 1.- 2000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos;
- 2.- 2000 argentinos oro mas 1 1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 1000, para aeronaves que pesan más de 1000 y no excedan de 6000 kilogramos;
- 3.- 10400 argentinos oro mas un argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 6000, para aeronaves que pesan más de 6000 y no excedan de 20000 kilogramos;
- 4.- 25000 argentinos oro mas 1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 20000 para aeronaves que pesan más de 20000 y no excedan de los 50000 kilogramos;
- 5.- 43600 argentinos oro mas 0,37 de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 50000 kilogramos, para aeronaves que pesan más de 50000.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 2000 argentinos oro por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños a persona y bienes la mitad de la cantidad a distribuir se destinarán preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

Nota: 160.- El texto se ajusta a los principios del art. 11 del convenio de Roma de 1952.

El procedimiento para la determinación de los montos de indemnización es similar al explicado en la nota al art. 144 en cuanto a los montos de los límites han sido fijados en la mitad de los establecidos en el convenio referido, teniendo en cuenta la relación con los determinados para la responsabilidad hacia los pasajeros y cosas transportadas y con los valores medios resueltos por la jurisprudencia Nacional.

Conc.: Ley 14307, arts. 153 y 154; proy. 1958, art. 147.

Artículo 161.- Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior, debe

procederse a la reducción proporcional límites antedichos.

Nota: 161.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 154; proy. 1958, art. 148.

Artículo 162.- El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Nota: 162.- Se modifica la última parte del texto de la ley 14307, para adaptarlo a los principios de la convención de Roma de 1952.

Conc.: Ley 14307 art. 155; proy. 1958, art. 149.

### **Cap. III - Daños causados en transporte gratuito**

Artículo 163.- En caso de transporte aéreo gratuito de personas la responsabilidad del transportador será la prevista en el Cap. I de este título.

Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador esta limitada por persona dañada, hasta 300 argentinos oro, se acuerdo a la cotización que éstos tengan en le momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad.

Dicha responsabilidad puede eximirse o atenuarse por convenio expreso entre las partes.

Nota: 163.- Se introducen modificaciones substanciales. El primer párrafo tiene por finalidad llenar una laguna de la ley 143079 se han unido dos artículos, por tratarse de una idéntica solución.

El procedimiento seguido para fijar el límite de la responsabilidad es el indicado en la nota al art. 144.

Conc.: Ley 14307, arts. 156 y 157; proy. 1958, arts. 150 y 151.

Artículo 164.- El explotador no es responsable si concurren las circunstancias previstas en el art. 142.

Nota: 164.- Ver nota al art. 142.

Conc.: Ley 14307, art. 158; proy. 1958, art. 152.

### **Cap. IV - Abordaje aéreo**

Al cambiar el texto legal vigente, han cambiado también los conceptos legales del abordaje aéreo. En efecto, en el nuevo texto se pone especial énfasis sobre la "aeronave en movimiento", determinándose con precisión su concepto.

#### **Sección "A" - Concepto**

Artículo 165.- Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o mas aeronaves en movimiento.

La aeronave está en movimiento:

1.- Cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o

equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo;

2.- Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz;

3.- Cuando se halla en vuelo.

La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión.

Nota: 165.- Se ha adoptado el criterio seguido en el proyecto sobre abordaje aéreo, preparado por el comité jurídico de la O. A. C. I., En Montreal en septiembre de 1954, por considerarlo técnicamente mejor que el nuevo proyecto del mismo comité, preparado durante su XV período de sesiones en Montreal en 1965.

Asimismo, se estima que aquel criterio es el que más se ajusta a nuestro país.

Las modificaciones del texto, especialmente las relativas a la determinación de "aeronaves en movimiento", contemplan casos presentados en la práctica y que constituyen, sin duda, abordajes aéreos.

Conc.: Ley 14307, art. 159; proy. 1958, art. 153.

## **Sección "B" - Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados**

Artículo 166.- En casos 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 esta.

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

El explotador no será responsable si prueba que el y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o le fue imposible tomarlas.

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

Nota: 166.- El párrafo contiene modificaciones para precisar su ámbito de aplicación.

El segundo párrafo es concordante con el criterio sostenido en el art. 142.

El tercero reproduce el principio del art. 147.

Conc.: Ley 14307 art. 160; proy. 1958, art. 154.

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

Nota: 167.- Conc.: Ley 14307, art. 161; proy. 1958, art. 1559

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

Nota: 168.- Conc.: Ley 14307, art. 162; proy. 1958, art. 156.

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

Nota: 169.- Conc.: Ley 14307, art. 160, 3er. Párrafo; proy. 1958, art. 157.

### **Sección "C" - Daños causados a terceros en la superficie**

Artículo 170.- En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o mas aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente en los términos de la sección precedente.

Nota: 170.- Tiene modificaciones, tendientes a determinar que los daños indemnizables son únicamente los causados por aeronaves en vuelo.

Conc.: Ley 14307, art. 164; proy. 1958, art. 158.

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

Nota: 171.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 165; proy. 1958, art. 159.

Artículo 172.- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad de los límites y en las condiciones previstas en esta sección, teniendo, quien haya abonado una suma mayor de la que le corresponde, derecho a repetir el excedente.

Nota: 172.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 167; proy. 1958, art. 160.

Artículo 173.- El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje debe, dentro del término de 6 meses contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber la explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos precedentes. Vencido dicho plazo no podrá ejercitar esta acción.

Nota: 173.- Tiene modificaciones en forma.

Conc.: Ley 14307, art. 166; proy. 1958, art. 161.

Artículo 174.- La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el art. 160.

Nota: 174.- Artículo nuevo. La ley 14307 carece de referencia expresa a limitación de los montos por responsabilidad en los casos legislados en esta sección,

estimándose necesario llenar esta laguna.  
Conc.: Proy. 1958, art. 162.

### **Tít. VIII - Búsqueda, asistencia y salvamento**

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

Nota: 175.- Tiene modificación tendiente a incluir al comandante, pues es razonable que la obligación pese también sobre el.

Conc.: Ley 14307, art. 125; proy. 1958, art. 163.

Artículo 176.- El comandante de una aeronave está obligado a prestar los siguientes socorros:

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

Nota: 176.- Se elimina "en vuelo" a fin de ampliar el concepto de asistencia y salvamento, introduciéndose asimismo modificaciones de forma.

Concs.: Ley 14307, art. 126; proy. 1958, art. 164.

Artículo 177.- No habrá obligación de prestar socorro cuando éste asegurado en mejores condiciones, o su prestación significase riesgos para las personas a bordo, o no hubiesen posibilidades de prestar un socorro útil.

Nota: 177.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 127; proy. 1958, art. 165.

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

Nota: 178.- Hay modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 128; proy. 1958, art. 166.

En el código anterior la obligación de búsqueda se hacía recaer impropriadamente en el propietario de aeronave, en el texto vigente con mucha mayor exactitud jurídica, recae sobre el explotador y se incluye también al comandante, lo que en ciertas hipótesis resulta apropiado.

Artículo 179.- Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra, o que hayan colaborado en la búsqueda de que trata el art. 175, o que hayan salvado a alguna persona, tendrán derecho a ser indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de esta.

Las indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

Nota: 179.- Se reúnen los dos textos de la ley 14307 por tratarse de una misma cuestión.

Conc.: Ley 14307, arts. 129 y 130; proy. 1958, art. 167.

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

Nota: 180.- Tiene modificación de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 131; proy. 1958, art. 168.

Artículo 181.- Si han sido salvados al mismo tiempo persona y bienes, el que ha salvado la persona tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda.

Nota: 181.- Conc.: Ley 14307, art. 132; proy. 1958, art. 169.

Artículo 182.- La indemnización y remuneración, son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

Nota: 182.- Tiene modificación de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 133; proy. 1958, art. 170.

Artículo 183.- Las obligaciones establecidas en los arts. 175 y 176 alcanzan también a las aeronaves públicas.

En estos casos, queda a cargo del explotador de la aeronave socorrida el pago de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de la misma, con la limitación establecida en el segundo párrafo del art. 179.

Nota: 183.- Nuevo, amplía la obligación del socorro a las aeronaves públicas, pues no existe razón alguna para exceptuarlas de un deber de orden humanitario y de solidaridad social.

La indemnización, en estos casos, solo debe comprender los gastos y daños que derivan del socorro, sin fines de lucro.

Artículo 184.- Las disposiciones del presente título serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.

Nota: 184.- Artículo nuevo. Tiene por objeto suplir una omisión de la ley 14307.

### **Tít. IX - Investigación de accidentes de aviación (Ver dec. 934/70)**

Artículo 185.- Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

Nota: 185.- Tiene modificaciones de forma. Se elimina la última parte, pues la aplicación de sanciones es ajena-en si misma- a la investigación de accidentes.

Conc.: Ley 14307, art. 208, 1er párrafo; proy. 1958, art. 171.

Artículo 186.- Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan.

La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en el, lo comunicara de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de esta.

Nota: 186.- El primer párrafo tiene modificaciones de forma el segundo párrafo se agrega, pues el objeto del procedimiento es permitir la más rápida intervención de la autoridad aeronáutica, quien es responsable de la investigación técnica del accidente.

Conc.: Ley 14307, art. 209; decreto 299/54, art. 7; proy. 1958, art. 172.

Artículo 187.- La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente, evitara que en los mismo y en las zonas donde puedan haberse dispersado, intervengan personas no autorizadas.

La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectado y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad aeronáutica.

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

Nota: 187.- Se establece el principio de la no remoción, a fin de evitar la desaparición o destrucción de los elementos de prueba.

El segundo párrafo hace una excepción al principio por razones obvias.

Conc.: Decr. 299/54, arts. 9 y 10.

Artículo 188.- Toda persona está obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relaciones con la investigación de accidentes de aviación.

Nota: 188.- Artículo nuevo. La carga que impone se justifica por las razones de prevención y seguridad que persigue la investigación de accidentes.

Conc.: Proy. 1958, art. 173.

Artículo 189.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad aeronáutica, así como permitir a está el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación.

Nota: 189.- Artículo nuevo. Ver nota al artículo precedente.

Concs.: Proy. 1958, art. 174.

Artículo 190.- Las aeronaves privadas extranjeras que sufran accidentes en el territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales y las aeronaves privadas argentinas que sufran accidentes en territorio extranjero, quedaran sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

Nota: 190.- Tiene modificación de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 208, 2do. Párrafo; proy. 1958, art. 175.

## **Tít. X - Seguros**

(Ver ley 17336 y código de Comercio, ley 17418, art. 157)

Artículo 191.- El explotador está obligado a asegurar su personal, habitual u ocasionalmente con función a bordo, contra los accidentes susceptible de producirse en el cumplimiento del servicio, conforme a las leyes a que se refiere el art. 87.

Nota: 191.- Se eliminan los párrafos 2do. Y 3ro. Del texto de la ley 14307 por ser ajenos a la materia de este código.

Conc.: Ley 14307, art. 170; proy. 1958, art. 176.

Artículo 192.- El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del título VII.

El seguro podrá ser sustituido por un depósito, en efectivo o en títulos nacionales, o por una garantía bancaria.

Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros por accidentes al personal contratado en la República o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves, a los pasajeros y mercancías transportados o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

Nota: 192.- Tiene modificaciones de forma, habiéndose eliminado la mención de las empresas extranjeras, que es objeto de un artículo especial que comprende a toda aeronave extranjera.

Conc.: Ley 14307, art. 171; proy. 1958, art. 177.

Artículo 193.- No se autorizara la circulación en el espacio aéreo Nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie, en los límites fijados en este código. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenciones internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

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

Nota: 193.- Artículo nuevo basado en el proyecto de al facultad de derecho y ciencias sociales de la Universidad de Buenos Aires.

Artículo 194.- En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de constituir las seguridades previstas en forma de depósito en efectivo o de garantía bancaria, se considerara que la garantía es suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe por todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los 2/3 del valor de cada aeronave si éstas son 2, o la mitad, si se trata de 3 o mas.

Nota: 194.- Se elimina el último párrafo del texto de la ley 14307 porque su

inclusión puede convertir en ilusoria la garantía.  
Conc.: Ley 14307, art. 173; proy. 1958, art. 179.

Artículo 195.- No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidentes que se concierten en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicios de transporte aéreo regular. Toda cláusula que así lo establezca es nula.

Nota: 195.- Tiene modificaciones de forma. El último párrafo establece la sanción para el caso de incumplimiento.

Conc.: Ley 14307 art. 174; proy. 1958, art. 180.

Artículo 196.- Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo se consideraran prorrogados hasta la terminación del mismo.

Nota: 196.- Artículo nuevo; tiene por objeto garantizar una cobertura continuada de los riesgos de la navegación aérea.

## **Tít. XI - Ley aplicable, jurisdicción y competencia**

Artículo 197.- Declárese materia de legislación nacional o concerniente a la regulación de:

1.- La circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con estas.

2.- El otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves.

3.- El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

Nota: 197.- tiene modificaciones de forma. Se agrega el último inciso, porque la naturaleza de los servicios hace necesario que sean legislados a nivel Nacional, evitándose la diversidad de regulaciones en una actividad típicamente internacional.

Conc.: Ley 14307, art. 182.

Artículo 198.- Corresponde a la Corte Suprema de justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos.

Nota: 198.- Conc.: Ley 14307, art. 183 Constitución Nacional, art. 100.

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

Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación, en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada Argentina, sobre territorio extranjero, si se hubiese lesionado un interés legítimo del estado argentino o de personas domiciliadas en el o se hubiese realizado en la República el primer

aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.

Nota: 199.- Tiene modificaciones de forma, a fin de fijar debidamente el principio.  
Conc.: Ley 14307, art. 186; proy. 1958, art. 181.

Artículo 200.- En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo sobre el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación sólo corresponde en caso de:

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

Nota: 200.- Tiene modificaciones de forma. En el inc. 3, se agregó "domiciliadas en el", porque su ausencia hacia carecer de sentido a la norma.  
Conc.: Ley 14307, art. 187; proy. 1958, art. 182.

Artículo 201.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales están regidos por la ley del pabellón y serán juzgados por sus tribunales.

Nota: 201.- Conc.: Ley 14307, art. 184; proy. 1958, art. 183.

Sobre la interpretación de este artículo y el interesante problema que se plantea de la relación jerárquica entre tratado y ley véase el fallo de la c. S. Del 31/5/83 autos "la aseguradora río de la Plata Cía. De seguros s. A. C/avión vuelo 700/717", e. D., T. 105, pag. 702.

## **Tít. XII - Fiscalización y procedimiento**

Artículo 202.- La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la república y sus aguas jurisdiccionales, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de las policías nacionales existentes.

La organización y funciones de la policía aeronáutica serán establecidas por una ley especial que se dictara al efecto. (Ver ley 21521)

Nota: 202.- Tiene modificaciones de forma, habiéndose unificado los dos textos por razones metodológicas.

Conc.: Ley 14307, arts. 199 y 200; proy. 1958, art. 185.

Artículo 203.- Toda vez que se compruebe una infracción a este código o a su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la autoridad aeronáutica levantara acta con relación circunstanciada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Cuando en caso de delito deba detenerse a miembros de la tripulación de una

aeronave que realice servicios de transporte aéreo, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas para posibilitar la continuación del vuelo.

Nota: 203.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 201; proy. 1958, art. 186.

El régimen de infracciones o faltas aeronáuticas que prevé esta normativa, resulta muy superior a la reemplazada. Cabe hacer notar que el régimen de faltas actualmente vigente es el previsto por el decreto 2352/83.

Artículo 204.- Si durante el vuelo se cometiese algún delito o infracción, el comandante de la aeronave deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje, levantándose acta con las formalidades establecidas en el artículo anterior.

Nota: 204.- Tiene modificación de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 202; proy. 1958, art. 187.

Artículo 205.- La autoridad policial u otra competente se incautara de los objetos mencionados en el art. 9 que se encuentren a bordo de aeronaves sin la autorización especial exigida. Si el comiso quedase firme, serán entregados a la autoridad aeronáutica a su requerimiento.

Nota: 205.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 204; proy. 1958, art. 188.

Artículo 206.- En el ejercicio de las facultades que le otorga este código la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y esta estará obligada a prestarlo, para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

Nota: 206.- Artículo nuevo. La facultad que se otorga a la autoridad aeronáutica reconoce su origen en la necesidad de facilitarse los medios que le permitan cumplir sus tareas de prevención, fiscalización y seguridad.

Artículo 207.- La autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o este vinculada a una aeronave o a una operación aérea, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la autoridad aeronáutica.

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

Nota: 207.- Artículo nuevo. El primer párrafo responde al legítimo interés de la autoridad aeronáutica en conocer la situación de las aeronaves que se encuentran en el país.

El segundo tiene por objeto entregar las aeronaves en custodia a quien se encuentra mas capacitado para ello, en cuanto a su preservación.

La norma asegura la protección de los derechos legítimos de los terceros sobre la aeronave.

## **Tít. XIII - Faltas y delitos**

### **Cap. I - Infracciones**

(Ver decreto 2352/83 y res. F. A. 710/83)

Artículo 208.- (Según la ley 22390). Las infracciones a las disposiciones de este código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo Nacional y sancionadas con:

- 1.- Apercibimiento;
- 2.- Multa.

A) Para las infracciones en el transporte aéreo comercial: de 2 hasta 100 veces el valor de la tarifa máxima vigente para el itinerario comprendido en el billete de pasaje o documento de transporte en infracción tarifaria o de 2 hasta 200 veces el valor de la tarifa máxima que correspondiese a 100 kilogramos entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción tarifaria.

Cuando la infracción cometida no fuese de naturaleza tarifaria y si relacionada con el régimen administrativo o general resultante de este código, las leyes de política aérea, sus reglamentaciones y normas complementarias, o las condiciones de otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o permisos, la multa tendrá como índice los de 2 hasta 100 veces el valor de la tarifa máxima vigente para pasajeros o desde 2 hasta 200 veces la tarifa vigente para 100 kilogramos de carga-según sea el caso- que correspondiese al mayor trayecto contenido en el instrumento que confirió la concesión, autorización o permiso de servicio o a falta de éste- al trayecto desde el punto de origen del vuelo.

B) Para las restantes actividades aeronáuticas hasta la suma de \$ 100000000.

C) Para los titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas hasta la suma de \$ 4000000.

Los importes de los precedentes incs. B y C se consideraran automáticamente modificados en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de estadística y censos o el organismo que lo sustituyere, entre el 1 de diciembre de 1980 y el mes inmediato anterior al de la Comisión de la infracción.

3.- Inhabilitación temporaria de hasta 4 años o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica.

4.- Suspensión temporaria de hasta 6 meses de las concesiones, autorizantes o permisos otorgados para la explotación de los servicios comerciales aéreos.

5.- Caducidad de las concesiones o retiro de autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Ver decreto 326/82.

Artículo 209.- Las faltas previstas en este código y su reglamentación, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica salvo cuando corresponda inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones que sólo podrán ser dispuestas por el Poder ejecutivo.

Nota: 209.- Si bien las autorizaciones, en algunos supuestos, son otorgadas por la

autoridad aeronáutica, se ha estimado prudente que su retiro sea decretado por el Poder ejecutivo, cuando reviste carácter de sanción.  
Conc.: Ley 14307, art. 191; proy. 1958, art. 190.

Artículo 210.- El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultada para imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, serán fijados por el Poder ejecutivo.

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

Nota: 210.- Se agrega el último párrafo, fijando los principios básicos a que deberá ajustarse el procedimiento.

Conc.: Ley 14307, art. 192; proy. 1958, art. 198.

Artículo 211.- (Según la ley 22390). Cuando el infractor no pague la multa dentro de los 5 días de estar consentida o firme la resolución que la impuso, será compelido por vía del cobro de créditos fiscales, siendo asimismo aplicable el sistema de actualización y de intereses que corresponda a tales créditos.

Si el infractor es titular del certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto a la cual cometió infracción, en la forma que determina la reglamentación.

Nota: 211.- Conc.: Decr. 2191/66, art. 13; proy. 1958, art. 199.

Artículo 212.- Podrá aplicarse inhabilitación definitiva:

1- Cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico;

2- Cuando concurren las circunstancias indicadas en el art. 223 de este código.

Nota: 212.- Conc.: Decr. 2191/66, art. 12.

Artículo 213.- Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considere grave, podrá imponérsele multa y, como accesorio, inhabilitación temporaria o definitiva o la caducidad de la concesión o retiro de la autorización, según corresponda.

Nota: 213.- Conc.: Decr. 2191/66, art. 14; proy. 1958, art. 200.

Artículo 214.- Se considerara reincidente a la persona que, dentro de los 4 últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

Nota: 214.- Conc.: Decr. 2191/66, art., 15; proy. 1958, art. 201.

Artículo 215.- (según la ley 22390). Serán recurribles ante la justicia Federal en lo contencioso administrativo, una vez

agotada la vía administrativa, las sanciones de:

1- Multa superior a \$500000 en el caso de transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción.

2- Multa superior a \$ 200 000 para el caso de las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.

3- Inhabilitación definitiva.

4- Inhabilitación temporaria que supere los 15 días.

5- Suspensión temporaria de las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

6- Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Los montos previstos en los incs. 1 y 2 se actualizarán semestralmente en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de estadística y censos o el organismo que lo sustituyere, a partir del 1 de diciembre de 1980.

El recurso deberá interponerse dentro de los 15 días de notificado el acto administrativo.

Nota: 215.- Artículo nuevo. Establece los casos y procedimientos para la apelación por la vía judicial.

Artículo 216.- El importe de las multas previstas en este código y su reglamentación, ingresará al fondo permanente para el fomento de la aviación civil.

Nota: 216.- Conc.: Ley 14307, art. 205; proy. 1958, art. 205.

## **Cap. II - Delitos**

Capítulo derogado por ley 20509 ver arts. 190, 194, 198 y 199, código penal (t. O. Por decreto 3992/84).

Según la autorizada opinión de uno de los autores del código aeronáutico Dr. Héctor A. Perucchi esta vigente el capítulo correspondiente del código aeronáutico anterior ley 14307.

Conc.: Convenio de Tokio, 1963, ratificado por ley 18730, pag. 301; convenio de La Haya, 1970, ratificado por ley 19793, pag. 309; convenio de Montreal, 1971, ratificado por ley 20411 pag. 312 y proyecto de protocolo adicional al convenio de Montreal sobre represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos 24 de febrero de 1988.

Artículo 217.- Será reprimido con reclusión o prisión de 3 a 15 años el que:

1- Practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación, mientras se encuentre el vuelo;

2- Por medio de fraude o violencia se apoderase de una aeronave o de su carga o cambiase o hiciese cambiar de ruta a una aeronave en vuelo.

Será reprimido con la misma pena el que cometiese los hechos previstos en los incisos anteriores, mientras se estén realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo.

Si tales actos produjesen accidentes o causasen lesión o muerte a alguna persona, la pena será de 5 a 25 años de reclusión o prisión.

Nota: 217.- Se contemplan en el artículo el caso de piratería aérea en una disposición equivalente a la figura del art. 198 del código penal, y una hipótesis específica de dichos delitos:

la de "hijacking", que en forma más generalizada fue ya prevista en el convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, realizado en

Tokio en 1963.  
Conc.: Artículo nuevo.

Artículo 218.- Será reprimido con prisión de 1 a 6 años, el que ejecutase cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea.

Si el hecho produjese accidente, la pena será de 3 a 12 años de reclusión o prisión.

Si el accidente causase lesión a alguna persona, la pena será de 3 a 15 años de reclusión o prisión y si ocasionase la muerte, de 10 a 25 años de reclusión o prisión.

Nota: 218.- Se ajusta su redacción al art. 194 del código penal.  
Conc.: Decr. 536/45, art. 37; proy. 1958, art. 206.

Artículo 219.- Será reprimido con prisión de 1 mes a 2 años:

- 1- El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;
- 2- El que condujese una aeronave, transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;
- 3- El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad;
- 4- El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;
- 5- El que, a sabiendas transportase o hiciese transportar cosas peligrosas en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias, y el comandante o persona a cargo del contralor de los vuelos que, a sabiendas, condujese una aeronave o autorizase el vuelo en dichas circunstancias.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidentes o daños, la pena será de 6 meses a 4 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

Igual pena se impondrá al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de esas circunstancias.

Nota: 219.- Los diferentes delitos previstos en este artículo se refieren directamente a la seguridad de la aeronave, a su individualización y a sus condiciones de aeronavegabilidad dadas cualesquiera de las condiciones previstas, en los incs. 1 a 5, las probabilidades de que se produzca un evento dañoso son tan factibles, que la sola posibilidad debe ser sancionada.

El resultado dañoso en si mismo, funciona solamente como agravante.

En el inc. 2, el lapso de seis meses se ha establecido teniendo en cuenta que por múltiples razones el certificado de aeronavegabilidad pudo no haber sido renovado, sin que la aeronave haya visto excusas por haber omitido el cumplimiento de esa obligación y, por otra parte, en ese período la aeronave habrá normalmente desarrollado una actividad tal que permita suponer que sus condiciones de seguridad han disminuido. No se ha considerado necesario agregar aquí una disposición similar a la del art. 194, inc. 2, de la ley 14307 relativa al incumplimiento funcionarios, por encontrarse sancionado ese delito en

el código penal (arts. 248 y siguientes).  
Conc.: Artículo nuevo.

Artículo 220.- Ser reprimido con prisión del 1 mes a 2 años:

1- El que desempeñe una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma.

2- El que desempeñe una función aeronáutica transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su habilitación.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 6 meses a 4 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

Nota: 220.- Artículo nuevo. Es paralelo al artículo anterior, pero referido al personal navegante.

Sobre el inc. 2 cabe hacer la misma reflexión, guardando las diferencias, que sobre el inc. 2 del art. 219.

Artículo 221.- Será reprimido con prisión de 6 meses a 4 años:

1- El que efectuase funciones aeronáuticas, careciendo de habilitación.

2- El que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros;

3- El que efectuase vuelos estando bajo la acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 1 a 6 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

Nota: 221.- Este artículo también se refiere al personal, pero prevé una serie de casos de muy alta peligrosidad, que la experiencia ha revelado como causas constantes de accidentes de la mayor gravedad.

Conc.: Artículo nuevo.

Artículo 222.- Será reprimido con prisión de 6 meses a 4 años el que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas.

Nota: 222.- Concs.: Ley 14307, art. 196; proy. 1958, art. 208.

Artículo 223.- Será reprimido con prisión de 6 meses a 2 años el que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

Nota: 223.- Conc.: Ley 14307, art. 194; proy. 1958, art. 209.

Artículo 224.- Será reprimido con prisión de 3 meses a 1 año el que no cumplierse con las obligaciones prescriptas en el art. 176 de este código.

Nota: 224.- Con.: Ley 14307, art. 195; proy. 1958, art. 210.

Artículo 225.- Toda condena mayor de 6 meses de prisión ira acompañada de inhabilitación por un plazo de 1 a 4 años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el reo se encuentre habilitado.

En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

Nota: 225.- Tiene modificaciones de forma.

Conc.: Ley 14307, art. 198; proy. 1958, art. 211.

Artículo 226.- La inhabilitación será también definitiva cuando en los casos previstos en el art. 217 el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave.

Nota: 226.- Conc.: Artículo nuevo.

#### **Tít. XIV - Prescripción**

Artículo 227.- Prescriben a los 6 meses las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos de los arts. 171 y 172 si hubiere juicio, el plazo comenzara a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial, si no hubiere juicio el plazo comenzara a contarse desde la fecha de pago, pero de todas maneras las acciones prescriben en un plazo máximo de 18 meses contados desde la fecha en que se produjo el abordaje.

Nota: 227.- Se suprime la prescripción de los privilegios establecidos en el art. 60, por cuanto la misma se ha establecido en los arts. 58 y 64 y se adecua la norma a lo dispuesto en el proyecto de Montreal de 1954.

Conc.: Ley 14307, art. 179; proy. 1958, art., 212.

Artículo 228.- Prescriben el año:

1- 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:

2- Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El plazo empieza a correr desde el día de hecho, si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento pero no excediendo en ningún caso los 3 años a partir del día en que el daño fue causado;

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

4-(Arg. Por ley 22390). Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo.

El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última prestación pactada o de la utilización de los servicios y a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte.

Nota: 228.- Tiene modificaciones de forma introducidas para aclarar el texto.

Conc.: Ley 14307, art. 180; proy. 1958, art. 213.

Artículo 229.- Prescriben a los 2 años las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento.

El término corre desde el día en que terminaron estas operaciones.

Nota: 229.- Sin modificaciones.  
Conc.: Ley 14307, art. 181; proy. 1958, art. 214.

Artículo 230.- La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el Cap. I del Tit. XIII de este código, se cumple a los 4 años de ocurrido el hecho o de la fecha de notificación de la sanción.

Nota: 230.- Esta disposición es necesaria para complementar el capítulo I del título XIII.

En lo que respecta a la prescripción correspondiente a delitos, el art. 224 establece las normas de aplicación.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art., 215, 1er. Párrafo.

## **Tít. XV - Disposiciones finales**

Artículo 231.- En la circulación aérea dentro del territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales en los que la Nación sea parte Nota: 231.- Los "anexos técnicos al convenio internacional de aviación civil" de Chicago, del que la Argentina es estado miembro, contienen algunas unidades de medida que difieren del sistema métrico decimal y cuya aplicación es obligatoria en la circulación aérea internacional; la adopción de tales sistemas de medida es necesaria por razones de uniformidad internacional que redundan en la seguridad de la actividad aérea.

Conc.: Artículo Nuevo; proy. 1958, art. 216.

Artículo 232.- La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será aprobada y autorizada por la autoridad aeronáutica y se ajustara las disposiciones vigentes al respecto y a las prescripciones contenidas en los convenios sobre la materia, de los que la Nación sea parte. (Ver decr. 353/77)

Nota: 232.- Se reproduce, salvo una modificación de forma, el texto de proyecto de 1958.

Conc.: Artículo nuevo; proy. 1958, art. 217.

Artículo 233.- En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los 3 meses de la fecha de recepción de las últimas noticias.

Nota: 233.- Se suprime la referencia a la presunción de fallecimiento de personas a bordo de aeronaves accidentadas por ser materia propia de la ley civil, el art. 23, inc. 3, de la ley 14394 contempla este caso.

Conc.: Ley 14307, art. 210; proy. 1958, art. 218.

Artículo 234.- Considerase Aero Club, toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro. En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a los Aero clubes a realizar ciertas actividades aéreas

comerciales complementarias, siempre que tal dispensa:

- 1- No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados;
- 2- Los ingresos que se recauden por tales servicios, se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del Aero Club, tendiendo a su autosuficiencia económica.

El Poder Ejecutivo reglamentara la forma y circunstancias en que se otorgaran estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria a fin de que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente. (Ver decret. 3039/73)

Nota: 234.- Constituyendo los aeroclubes asociaciones de carácter civil sin propósito de lucro, les está vedado actualmente desarrollar actividades comerciales aéreas.

Para realizar tales actividades, los aeroclubes tendrían que constituirse en sociedades comerciales, hecho no siempre factible que depende esencialmente de la posibilidad o no de subsistir con los ingresos derivados de aquélla actividad. Existen en el país zonas en las cuales el avión es casi el único medio de comunicación.

Pero su explotación comercial no siempre resulta rentable, en forma tal que despierte el interés o incentivo necesario para que se constituyan empresas locales que cumplan esos servicios.

En cambio esas necesidades públicas pueden, ser satisfechas primariamente por los aeroclubes de la zona, utilizando los elementos humanos y mecánicos de que disponen, a menor costo; al mismo tiempo permitiría a sus asociados mantener un adecuado entrenamiento, obteniendo una mayor capacitación y la posibilidad de un ingreso tendiente a lograr la autosuficiencia económica de la institución.

A fin de conciliar el carácter civil de éstas asociaciones con la realización de actividades comerciales, el artículo faculta a la autoridad aeronáutica para otorgar tal dispensa, sujeta a las condiciones que en el mismo se determinan, encaminadas esencialmente a no afectar los intereses de los explotadores comerciales y a lograr la autosuficiencia económica de éstas asociaciones.

Tratándose de situaciones de excepción, solo la necesidad pública justificara al otorgamiento de éstas autorizaciones, evitando una competencia antieconómica con los explotadores habituales de éstos servicios comerciales aéreos.

Conc.: Artículo nuevo.

Artículo 235.- El código aeronáutico entrara en vigencia a los 30 días de su publicación, oportunidad en la cual quedaran derogadas las leyes 13345, 14307 y 17118, los decret.-Ley 1256/57 y 6817/63 y toda otra disposición que se le oponga.

Artículo 236.-(de forma)