

Ley 17.285

CODIGO AERONAUTICO.

BUENOS AIRES, 17 DE MAYO DE 1967

BOLETIN OFICIAL, 23 DE MAYO DE 1967

REGLAMENTACION

Reglamentado por: Decreto Nacional 326/82, Decreto Nacional 1.954/77

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Estatuto de la Revolución Argentina,

El presidente de la Nación Argentina

SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

CODIGO AERONAUTICO

TITULO I

GENERALIDADES (artículos 1 al 2)

Artículo 1

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 comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.

Artículo 2

Art. 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 aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del libro 1 del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.

Referencias Normativas: Ley 11.179

TITULO II

CIRCULACION AEREA (artículos 3 al 24)

CAPITULO I

Principios generales (artículos 3 al 12)

Artículo 3

Art. 3.- El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y

el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

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

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

Artículo 4

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

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

Artículo 5

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

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

Artículo 6

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

Artículo 7

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

Artículo 8

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

Artículo 9

Art. 9.- El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad del vuelo, ser reglamentado por la autoridad aeronáutica. En ningún caso se autorizar el transporte de elementos peligrosos en aeronave 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.

Artículo 10

Art. 10.- Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá

cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

Artículo 11

Art. 11.- Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos radioeléctricos para comunicaciones y éstos poseerán licencia expedida por la autoridad competente. La autoridad aeronáutica determinará qué aeronaves podrán ser exceptuadas de poseer dicho equipo.

Artículo 12

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

CAPITULO II

Protección al vuelo (artículos 13 al 14)

Artículo 13

Art. 13.- Los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado nacional. La planificación, habilitación, contralor y ejecución de los servicios, estarán a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, ésta podrá, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquéllos. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios. El Poder Ejecutivo determinará estos servicios y los importes a satisfacer por su prestación.

Artículo 14

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

CAPITULO III

Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino (artículos 15 al 24)

Artículo 15

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

Artículo 16

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

Artículo 17

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

humanitarias.

Artículo 18

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

Artículo 19

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

Artículo 20

Art. 20.- Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional o de un aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización. Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo o aeropuerto internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

Artículo 21

Art. 21.- Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo o aeropuerto internacional más próximo a la frontera. Excepcionalmente y en cada caso, podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, la que indicará ruta a seguir y aeródromo de fiscalización.

Artículo 22

Art. 22.- Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo o aeropuerto internacional o del aeródromo o aeropuerto designado en el caso del artículo anterior, el comandante o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad competente. Sin permiso de la autoridad competente, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

Artículo 23

Art. 23.- Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a formalidades de fiscalización de frontera. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir con las disposiciones correspondientes. En caso de aterrizaje por razones de fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 24

Art. 24.- Si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en

territorio argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso.

TITULO III

INFRAESTRUCTURA (artículos 25 al 35)

CAPITULO I

Aeródromos (artículos 25 al 29)

Artículo 25

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

Artículo 26

Art. 26.- Son aeropuertos, aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales.

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

Artículo 27

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

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

Artículo 28

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

Artículo 29

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

CAPITULO II

Limitaciones al dominio (artículos 30 al 35)

Artículo 30

Art. 30.- A los fines de este código, denomnanse 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.

Artículo 31

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

Artículo 32

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

Artículo 33

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

Artículo 34

Art. 34.- Si con posteridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo público se comprobare una infracción a la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este código, el propietario del aeródromo intimará al infractor la eliminación del obstáculo y, en su caso, requerir judicialmente su demolición o supresión, lo que no dará derecho a indemnización. Los gastos que demande la supresión del obstáculo serán a cargo de quien lo hubiese creado.

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

Artículo 35

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

TITULO IV

AERONAVES

(artículos 36 al 75)

CAPITULO I

Concepto (artículo 36)

Artículo 36

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

CAPITULO II

Clasificación (artículo 37)

Artículo 37

Art. 37.- Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

CAPITULO III

Inscripción, matriculación y nacionalidad (artículos 38 al 44)

Artículo 38

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

Artículo 39

Art. 39.- Toda aeronave inscripta en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscripta en un estado extranjero.

Artículo 40

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

Artículo 41

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

Artículo 42

Art. 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 propietario 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.

Artículo 43

Art. 43.- También podrán ser inscriptas, provisoriamente, a nombre

de sus compradores, que deberán cumplir los requisitos exigidos por el artículo 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.

Artículo 44

Art. 44.- La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente. Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente la transferencia a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción y, en su caso, la matriculación y nacionalización definitivas.

CAPITULO IV

Registro Nacional de Aeronaves (artículos 45 al 47)

Artículo 45

Art. 45.- En el Registro de Aeronaves se anotarán:

1. Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan.
2. Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores.
3. Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas.
4. Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
5. La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de 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.

Artículo 46

Art. 46.- La reglamentación de este código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación. La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el artículo 48 de este código, producir de oficio la cancelación de su matrícula. Igualmente se operará la cancelación cuando la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave.

Artículo 47

Art. 47.- El Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

CAPITULO V

Propiedad de aeronaves (artículos 48 al 51)

Artículo 48

Art. 48.- Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

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

Artículo 49

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

Artículo 50

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

Artículo 51

Art. 51.- Los actos y contratos mencionados en el artículo 45 incisos 1, 2, 6 y 8, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán ser hechos por escritura pública o ante la autoridad consular argentina.

CAPITULO VI

Hipoteca (artículos 52 al 57)

Artículo 52

Art. 52.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aún cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al artículo 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 inscrita conforme a los artículos 42 y 43 de este código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

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

Artículo 53

Art. 53.- La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se han 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 hipotecado;
4. Monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar de pago convenidos;
5. Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1 y 4, se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre;

6. Si se tratase de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.

Artículo 54

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

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

Artículo 55

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

Artículo 56

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

Artículo 57

Art.57.- La hipoteca debidamente constituida, toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código.

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

CAPITULO VII

Privilegios (artículos 58 al 64)

Artículo 58

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

Artículo 59

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

Artículo 60

Art.60.- Tendrán privilegio sobre la aeronave:

1. Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.

2. Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio.
3. Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.
4. Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje.
5. Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.

Artículo 61

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

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

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

Artículo 62

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

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

Artículo 63

Art. 63.- Los privilegios se extinguen:

1. Por la extinción de la obligación principal.
2. Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción si ésta no fuese renovada.
3. Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al artículo 58 de este código.

Artículo 64

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

CAPITULO VIII

Explotador (artículos 65 al 67)

Artículo 65

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

Artículo 66

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

Artículo 67

Art. 67.- La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes

al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante.

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

CAPITULO IX

Locación de aeronaves (artículos 68 al 70)

Artículo 68

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

El contrato deber constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, a los fines de los artículos 66 y 67 de este código.

Artículo 69

Art. 69.- El locador podrá obligarse a entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de aquélla 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 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.

Artículo 70

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

CAPITULO X

Embargos

CAPITULO XI

Abandono de aeronaves (artículos 71 al 73)

Artículo 71

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

Artículo 72

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

Artículo 73

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

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

Artículo 74

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

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

Artículo 75

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

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

TITULO V

PERSONAL AERONAUTICO (artículos 76 al 90)

Artículo 76

Art. 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 éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva.

Artículo 77

Art. 77.- La reválida 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.

Artículo 78

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

Artículo 79

Art. 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.

Artículo 80

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

Artículo 81

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

Artículo 82

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

Artículo 83

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

Artículo 84

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

Artículo 85

Art. 85.- El comandante de la aeronave registrar en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitir copia autenticada a la autoridad competente.
En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país dará intervención al cónsul argentino.

Artículo 86

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

Artículo 87

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

Artículo 88

Art. 88.- En todo aeródromo público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica.
La reglamentación, respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo.

Artículo 89

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

Artículo 90

Art. 90.- En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estará a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado será comunicado la autoridad aeronáutica.

TITULO VI

AERONAUTICA COMERCIAL (artículos 91 al 138)

CAPITULO I

Generalidades (artículos 91 al 96)

Artículo 91

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

Artículo 92

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

Artículo 93

Art. 93.- El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular.
Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijados.

Artículo 94

Art. 94.- Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos de la República. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.

Artículo 95

Art. 95.- La explotación de toda actividad comercial aérea

requiere concesión o autorización previa, conforme a las prescripciones de este código y su reglamentación.

Artículo 96

Art. 96.- Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas. Excepcionalmente se podrán autorizar la cesión después de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por este código para ser titular de ella.

CAPITULO II

Servicios de transporte aéreo interno
(artículos 97 al 127)

SECCION A

Explotación (artículos 97 al 112)

Artículo 97

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

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

Artículo 98

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

Artículo 99

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

1. El domicilio de la empresa debe estar en la República.
2. El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República.
3. Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más uno por lo menos de los socios deben ser argentinos con domicilio en la República y poseer la mayoría del capital social;
4. Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República. La transferencia de estas acciones sólo podrán efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.
5. El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos.

Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 52/94 Art.1, Decreto Nacional

204/2000 Art.1

Artículo 100

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

Artículo 101

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

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

Artículo 102

*Art. 102.- Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular.

El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.

Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 642/75 Art.1

Antecedentes: Decreto Nacional 289/1981 Art.1

Artículo 103

Art.103.- Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y por un período que no excederá de quince años. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, esta 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 un año antes del vencimiento de la concesión en vigor.

Artículo 104

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

Artículo 105

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

Artículo 106

Art. 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 dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

Artículo 107

Art. 107.- Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Artículo 108

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

Artículo 109

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

Artículo 110

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

Nota de redacción. Ver: DECRETO NACIONAL 1401/98 Art.1

Artículo 111

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

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

Artículo 112

Art. 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 quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica.

La caución se extingue en un cincuenta por ciento cuando haya

comenzado la explotación de la totalidad de los servicios concedidos o autorizados y el resto una vez transcurrido un año a partir del momento indicado, siempre que la concesionaria o autorizada haya cumplido eficientemente sus obligaciones. El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresará al fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil.

SECCION B

Transporte de pasajeros (artículos 113 al 115)

Artículo 113

Art. 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.

Artículo 114

Art. 114.- La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de este Código. Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Artículo 115

Art. 115.- El billete de pasaje debe indicar:

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

SECCION C

Transporte de equipajes (artículos 116 al 118)

Artículo 116

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

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

Artículo 117

Art. 117.- El talón de equipajes debe indicar:

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

Artículo 118

Art. 118.- El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del presente código que limitan su responsabilidad, si aceptase el equipaje sin entregar el talón o si este 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.

SECCION D

Transporte de mercancías (artículos 119 al 124)

Artículo 119

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

Artículo 120

Art.120.- La carta de porte ser extendida en triple ejemplar; uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador.

Artículo 121

Art. 121.- La carta de porte debe indicar:

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

Artículo 122

Art. 122.- Si el transportador aceptase la mercancía, sin que se hubiese extendido la carta de porte o si ésta no contuviese las indicaciones que expresan los incisos 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.

Artículo 123

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

Artículo 124

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

SECCION E

Transporte de carga postal (artículos 125 al 127)

Artículo 125

Art.125.- Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular etén 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.

Artículo 126

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

Artículo 127

Art. 127.- Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobadas por el Poder Ejecutivo, con intervención de las autoridades aeronáutica y postal.
La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal, en lo que fuese pertinente.

CAPITULO III

Servicios de transporte aéreo internacional (artículos 128 al 130)

Artículo 128

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

Artículo 129

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

Antecedentes: Decreto Nacional 289/1981 Art.1

Artículo 130

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

CAPITULO IV

Trabajo aéreo (artículos 131 al 132)

Artículo 131

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

1. Reunir los requisitos establecidos en el artículo 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 incisos 1 y 3 precedentes, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Artículo 132

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

***CAPITULO V**

Fiscalización de Actividades Comerciales (artículos 133 al 134)

Artículo 133

*Art. 133.- Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica.

Al efecto le corresponde:

- 1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente Código, Leyes, Reglamentaciones y demás normas que en su consecuencia se dicten.
- 2) Ejercer la fiscalización técnica operativa, económica y financiera del explotador.
- 3) Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no están asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultare de ellos causales que traigan aparejada la caducidad o retiro de la concesión o autorización.
- 4) Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización, o la continuidad de los servicios.
- 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6) Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.
- 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones

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

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

10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo Nacional.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 134

Art. 134.- Los transportadores nacionales están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves, a un funcionario de la autoridad aeronáutica que deba viajar en misión de inspección. La plaza será reservada hasta veinticuatro horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera de él.

***CAPITULO VI**

Suspensión y Extinción de las concesiones y autorizaciones (artículos 135 al 137)

Artículo 135

*Art. 135.- Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo Nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, podrán en cualquier momento 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 cumpliera 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 Artículo 96 de este Código.

6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos previstos por el Título 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 tratare de un transportador extranjero y el gobierno del país de su bandera, no confiriese a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquél.

11) Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1) al 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 Artículo 137.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 136

Art. 136.- En los casos del inciso 4 del artículo precedente, la autoridad judicial que conozca en el asunto deber comunicarlo a la autoridad aeronáutica, para la defensa de los derechos e intereses del Estado.

Artículo 137

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

Artículo 138: CAPITULO VII

Subvenciones

Art.138.- Con el objeto de cubrir el déficit de una sana explotación, el Poder Ejecutivo podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación. Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tengan igual carácter.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y régimen en que serán otorgadas las subvenciones y las condiciones a reunir por las empresas beneficiarias de las mismas.

TITULO VII

RESPONSABILIDAD (artículos 139 al 174)

CAPITULO I

Daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados (artículos 139 al 154)

Artículo 139

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

Artículo 140

Art. 140.- El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte

aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al trasbordo. En estos casos se presume, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.

Artículo 141

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

Artículo 142

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

Artículo 143

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

Artículo 144

*Art. 144.- En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a MIL (1.000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración Nacional.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 145

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

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a CUARENTA (40) argentinos oro en total.

La cotización del argentino oro se realizará en la forma prevista en el artículo 144.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 146

Art.146.- Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este

capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato.

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

Artículo 147

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

Artículo 148

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

Artículo 149

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

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

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

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

Artículo 150

Art. 150.- Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al 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 con todas las plazas ocupadas el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento del precio del billete de pasaje.

Artículo 151

Art. 151.- El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos. En este caso, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de transporte de equipaje o mercancías, el expedidor

podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último; ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega.

Artículo 152

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

Artículo 153

Art. 153.- Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo. El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Artículo 154

Art. 154.- La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituir una avería común y ser soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

CAPITULO II

Daños causados a terceros en la superficie (artículos 155 al 162)

Artículo 155

Art. 155.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

Artículo 156

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

Artículo 157

Art. 157.- La responsabilidad que establece el artículo 155 incumbe al explotador de la aeronave.

Artículo 158

Art. 158.- El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado. El explotador será responsable solidariamente salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Artículo 159

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

Artículo 160

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

1. DOS MIL (2.000) argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de MIL (1.000) kilogramos;
2. DOS MIL (2.000) argentinos oro más UNO Y MEDIO (1 1/2) argentino oro por cada kilogramo que exceda de los MIL (1.000), para aeronaves que pesan más de MIL (1.000) y no excedan de SEIS MIL (6000) kilogramos;
3. DIEZ MIL CUATROCIENTOS (10.400) argentinos oro más UN (1) argentino oro por cada kilogramo que exceda de los SEIS MIL (6000), para aeronaves que pesan más de SEIS MIL (6.000) y no excedan de VEINTE MIL (20.000) kilogramos
4. VEINTICINCO MIL (25.000) argentinos oro más MEDIO (1/2 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los VEINTE MIL (20.000), para aeronaves que pesan más de VEINTE MIL (20.000), y no excedan de CINCUENTA MIL (50.000) kilogramos;
5. CUARENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS (43.600 argentinos oro más TREINTA Y SIETE CENTESIMOS (0,37) de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los CINCUENTA MIL (50.000), para aeronaves que pesan más de CINCUENTA MIL (50.000) kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de DOS MIL (2.000) argentinos oro por persona fallecida o lesionada. En caso de concurrencia de daños a personas y bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

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

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 161

Art. 161.- Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior, debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no pasar, en conjunto, los límites antedichos.

Artículo 162

Art. 162.- El explotador no tendrá derecho a ampararse en las

disposiciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

CAPITULO III

Daños causados en transporte gratuito (artículos 163 al 164)

Artículo 163

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

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

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

Artículo 164

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

CAPITULO IV

Abordaje aéreo (artículos 165 al 174)

Artículo 165: SECCION A

Concepto

Art. 165.- Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave está en movimiento:

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

La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de 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.

SECCION B

Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados

SECCION C

Daños causados a terceros en la superficie (artículos 166 al 169)

Artículo 166

Art. 166.- En caso de daños causados a aeronaves o a personas y bienes a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a cargo del explotador de ésta.

El explotador no será responsable si prueba que l y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el

daño o les fue imposible tomarlas.

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

Artículo 167

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

Artículo 168

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

Artículo 169

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

Artículo 170

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

Artículo 171

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

Artículo 172

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

Artículo 173

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

Artículo 174

Art. 174.- La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el artículo 160.

TITULO VIII

BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO (artículos 175 al 184)

Artículo 175

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

Artículo 176

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

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

Artículo 177

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

Artículo 178

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

Artículo 179

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

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

Artículo 180

Art. 180.- Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La remuneración, que en ningún caso podrá ser superior al valor de los bienes salvados estará a cargo de los propietarios de éstos en proporción al valor de los mismos y el salvador podrá reclamarla directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

Artículo 181

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

Artículo 182

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

Artículo 183

Art. 183.- Las obligaciones establecidas en los artículos 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 artículo 179.

Artículo 184

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

TITULO IX

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION (artículos 185 al 190)

Artículo 185

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

Artículo 186

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

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

Artículo 187

Art. 187.- La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente, evitar que en los mismos y en las zonas donde puedan haberse dispersado, intervengan personas no autorizadas. La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad aeronáutica.

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

Artículo 188

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

Artículo 189

Art. 189.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán

obligación de producir los informes que les requiera la autoridad aeronáutica, así como permitir a ésta el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación.

Artículo 190

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

TITULO X

SEGUROS (artículos 191 al 196)

Artículo 191

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

Artículo 192

Art. 192.- El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del título VII. El seguro podrá ser substituido 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, o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

Artículo 193

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

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

Artículo 194

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

Artículo 195

Art. 195.- No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidente 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.

Artículo 196

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

TITULO XI

LEY APLICABLE, JURISDICCION Y COMPETENCIA (artículos 197 al 201)

Artículo 197

Art. 197.- Declárase materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de:

1. La circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados con estas.
2. El otorgamiento de títulos habilitantes del personal aéreo, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves.
3. El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

Artículo 198

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

Artículo 199

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

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

Artículo 200

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

1. Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales.
2. Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea.

rea.

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 este último caso, pedido de extradición.

Artículo 201

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

TITULO XII

FISCALIZACION Y PROCEDIMIENTO (artículos 202 al 207)

Artículo 202

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

La organización y funciones de la policía aeronáutica serán establecidas por una ley especial que se dictará al efecto.

Artículo 203

Art. 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 levantará acta con relación circunstanciada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Cuando en caso de delito deba detenerse a miembros de la tripulación de una aeronave que realice servicios de transporte aéreo, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas para posibilitar la continuación del vuelo.

Artículo 204

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

Artículo 205

Art. 205.- La autoridad policial, judicial u otra competente se incautará de los objetos mencionados en el artículo 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.

Artículo 206

Art. 206.- En el ejercicio de las facultades que le otorga este código la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la

fuerza pública y ésta estará obligada a prestarlo, para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

Artículo 207

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

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

TITULO XIII

FALTAS Y DELITOS (artículos 208 al 226)

CAPITULO I (artículos 208 al 216)

Artículo 208

*Art. 208.- Las infracciones a las disposiciones de este Código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo Nacional y sancionadas con:

1.) Apercibimiento;

2) Multa;

a) Para las infracciones en el transporte aéreo comercial: de DOS (2) hasta CIEN (100) veces el valor de la tarifa, máxima vigente para el itinerario comprendido en el billete de pasaje o documento de transporte en infracción tarifaria o de DOS (2) hasta DOSCIENTAS (200) veces el valor de la tarifa máxima que correspondiese a CIEN (100) kilogramos entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción tarifaria. Cuando la infracción cometida no fuese de naturaleza tarifaria y sí relacionada con el régimen administrativo general resultante de este Código, las leyes de política aérea, sus reglamentaciones y normas complementarias, o las condiciones de otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o permisos, la multa tendrá como índice los de DOS (2) hasta CIEN (100) veces el valor de la tarifa máxima vigente para pasajeros o desde DOS (2) hasta DOSCIENTAS (200) veces la tarifa vigente para CIEN (100) kilogramos de carga -según sea el caso- que correspondiese al mayor trayecto contenido en el instrumento que confirió la concesión, autorización o permiso de servicio o -a falta de éste- al trayecto desde el punto de origen del vuelo.

b) Para las restantes actividades aeronáuticas hasta la suma de CIEN MILLONES DE PESOS (\$ 100.000.000).

c) Para los titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas hasta la suma de CUATRO MILLONES DE PESOS (\$ 4.000.000).

Los importes de los precedentes incisos b) y c) se considerarán automáticamente modificados en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo que lo sustituyere, entre el 1 de diciembre de 1980 y el mes inmediato anterior al de la comisión de la infracción.

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

4) Suspensión temporaria de hasta SEIS (6) meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios comerciales aéreos.

5) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Antecedentes: Ley 19.620 Art.1

Artículo 209

Art. 209.- Las faltas previstas en este Código y su reglamentación, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica salvo cuando corresponda inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autoridades que sólo podrán ser dispuestas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 210

Art. 210.- El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultada para imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, serán fijados por Poder Ejecutivo.

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

Artículo 211

*Art. 211.- Cuando el infractor no pague la multa dentro de los CINCO (5) días de estar consentida o firme la resolución que la impuso, será compelido por vía del cobro de créditos fiscales, siendo asimismo aplicable el sistema de actualización y de intereses que corresponda a tales créditos.

Si el infractor es titular de certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto a la cual cometió la infracción, en la forma que determine la reglamentación.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 212

Art. 212.- Podrá aplicarse inhabilitación definitiva:

1. Cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico;
2. Cuando concurren las circunstancias indicadas en el artículo 223 de este código.

Artículo 213

Art. 213.- Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y, como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva o la caducidad de la concesión o retiro de la autorización, según corresponda.

Artículo 214

Art. 214.- Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

Artículo 215

*Art. 215.- Serán recurribles ante la justicia federal en lo Contencioso Administrativo, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de:

1) Multa superior a QUINIENTOS MIL PESOS (\$500.000) en el caso del transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción.

2) Multa superior a DOSCIENTOS MIL PESOS (\$ 200.000) para el caso de las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.

3) Inhabilitación definitiva.

4) Inhabilitación temporaria que supere los QUINCE (15) días.

5) Suspensión temporaria de las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

6) Caducidad de las concesiones, o retiro de las autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Los montos previstos en los incisos 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 deber interponerse dentro de los QUINCE (15) días de notificado el acto administrativo.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 216

Art. 216.- El importe de las multas previstas en este Código y su reglamentación, ingresará al fondo permanente para el fomento de la aviación civil.

CAPITULO II

Delitos (artículos 217 al 226)

Artículo 217

*Art. 217.- Será reprimido con reclusión o prisión de tres a quince años el que:

1. Practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación, mientras se encuentre en vuelo;

2. Por medio de fraude o violencia se apoderase de una aeronave o de su carga o cambiase o hiciese cambiar de ruta a una aeronave en vuelo.

Será reprimido con la misma pena el que cometiese los hechos previstos en los incisos anteriores, mientras se estén realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo.

Si tales actos produjesen accidente o causen lesión o muerte a alguna persona, la pena será de cinco a veinticinco años de reclusión o prisión.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 218

*Art. 218.- Será reprimido con prisión de uno a seis años, el que

ejecutase cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea.

Si el hecho produjese accidente, la pena será de tres a doce años de reclusión o prisión.

Si el accidente causase lesión a alguna persona, la pena será de tres a quince años de reclusión o prisión y si ocasionase la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 219

*Art. 219.- Será reprimido con prisión de un mes a dos años:

1. El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;

2. El que condujese una aeronave, transcurridos seis meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;

3. El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad;

4. El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;

5. El que, a sabiendas, transportase o hiciese transportar cosas peligrosas en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias, y el comandante o persona a cargo del contralor de los vuelos que, a sabiendas, condujese una aeronave o autorizase el vuelo en dichas circunstancias.

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

Iguales penas se impondrán al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de esas circunstancias.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 220

*Art. 220.- Será reprimido con prisión de un mes a dos años:

1. El que desempeñe una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma;

2. El que desempeñe una función aeronáutica transcurridos seis meses desde el vencimiento de su habilitación.

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

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 221

*Art. 221.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años:

1. El que efectuase funciones aeronáuticas, careciendo de habilitación;

2. El que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros;

3. El que efectuase vuelos estando bajo la acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes. Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de uno a seis años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 222

*Art. 222.- Ser reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 223

Art. 223.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

Artículo 224

Art. 224.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año, el que no cumplierse con las obligaciones prescritas en el artículo 176 de este código.

Artículo 225

*Art. 225.- Toda condena mayor de seis meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por un plazo de uno a cuatro años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el reo se encuentre habilitado. En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

Artículo 226

*Art. 226.- La inhabilitación será también definitiva cuando en los casos previstos en el artículo 217 el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave.

Modificado por: Ley 20.509 Art.1

Antecedentes: Ley 17.567 Art.7

TITULO XIV

PRESCRIPCION (artículos 227 al 230)

Artículo 227

Art. 227.- Prescriben a los seis meses las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos de los artículos 171 y 172. Si hubiere juicio, el plazo comenzar a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial. Si no hubiere juicio el plazo comenzar a contarse desde la fecha del pago, pero

de todas maneras las acciones prescriben en un plazo máximo de dieciocho meses contados desde la fecha en que se produjo el abordaje.

Artículo 228

*Art. 228.- Prescriben al 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 del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento pero no excediendo en ningún caso los tres años a partir del día en que el daño fue causado;

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

4. 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.

Modificado por: Ley 22.390 Art.1

Artículo 229

Art. 229.- Prescriben a los dos años las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que terminaron estas operaciones.

Artículo 230

Art. 230.- La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el capítulo I del título XIII de este código, se cumple a los cuatro años de ocurrido el hecho de la fecha de notificación de la sanción.

TITULO XV

DISPOSICIONES FINALES (artículos 231 al 236)

Artículo 231

Art. 231.- En la circulación aérea dentro del territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales de los que la Nación sea parte.

Artículo 232

Art. 232.- La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será aprobada y autorizada por la autoridad aeronáutica y se ajustará a las disposiciones vigentes al respecto y a las prescripciones contenidas en los convenios sobre la materia, de los que la Nación sea parte.

Artículo 233

Art. 233.- En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los tres meses de

la fecha de recepción de las últimas noticias.

Artículo 234

Art. 234.- Considérase aeroclub, toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.

En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades a áreas 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 Aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica.

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

Artículo 235

Art. 235.- El Código Aeronáutico entrará en vigencia a los treinta días de su publicación, oportunidad en la cual quedarán derogadas las leyes 13.345, 14.307 y 17.118, los decretos leyes 1.256/57 y 6817/63 y toda otra disposición que se le oponga.

Deroga a: Decreto Ley 1.256/57, Decreto Ley 6.817/63, Ley 13.345, Ley 14.307, Ley 17.118

Artículo 236

Art. 236.- Comuníquese, publíquese, d
se a la Dirección Nacional del
Registro Oficial y archvесе.

FIRMANTES

ONGANIA - Borda - Lanusse.