

PROPUESTA PARA REFORMAR EL CÓDIGO AERONÁUTICO ARGENTINO.

Luis Alejandro Rizzi

larizzi@rcrestudio.com.ar

(Resumen de los fundamentos)

Desde que se sancionó el código aeronáutico vigente, ley 17285 a la fecha todo intento, público y privado por hacer transporte aéreo ha fracasado.

La excepción podría ser hoy día el caso LAN, empresa atrapada administrativamente por la ANAC y el ORSNA que no solo le impiden crecer sino que la obstaculizan en su actividad.

Es obvio que los fracasos ocurridos en el transporte aéreo, no son responsabilidad exclusiva del vetusto código aeronáutico aun vigente, sino de los repetidos fracasos ocurridos en nuestra política y en nuestra economía que se sistematizan en las recurrentes crisis que ocurren cada 10 años.

LAS REFORMAS PROPUESTAS.

Explotación de servicios de transporte aéreo.

Este proyecto, o mejor dicho propuesta de reforma, pretende no solo simplificar procedimientos, sino también limitar ciertas atribuciones de las que se apropió el estado como la de autorizar, rutas, horarios y sobre todo fijar tarifas.

El código vigente dispone que los servicios de transporte aéreo sean realizados mediante concesiones otorgadas por el Poder Ejecutivo o la autoridad de aplicación. Establece el sistema de “audiencia pública” para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad del servicio solicitado.

Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y por un periodo de tiempo limitado

En nuestra propuesta se suprime la audiencia pública ya que creemos que son las empresas o los explotadores interesados en prestar servicios de transporte aéreo los que deben ponderar la conveniencia necesidad y utilidad de las rutas o servicios que se pretenden efectuar.

En todo caso los particulares que reclamen por la prestación de servicios en zonas presuntamente desatendidas, tienen la posibilidad de hacerlo mediante el derecho a peticionar

Nosotros proponemos que la autoridad de aplicación deberá habilitar a los interesados en prestar servicios de transporte aéreo en cualquiera de sus modalidades, sea regular, no regular o charter acreditando obviamente su capacidad técnico-operativa y económico-financiera.

Una vez obtenida la concesión los transportistas podrán fijar con total libertad las rutas, las frecuencias, la capacidad ofrecida y las tarifas aplicables.

Como novedad se propone que la concesión para la prestación de servicios regulares comprende asimismo los servicios “no regulares” y charter”, sin necesidad de tramitar autorizaciones especiales como lo es en la actualidad.

Se aclara que la concesión para prestar servicios “no regulares” y “charter” no comprende a los servicios “regulares”

Para la regulación de los vuelos “no regulares” y charter para transportistas u operadores que no fueran titulares de concesión alguna se sigue el lineamiento del decreto 1470/97.

Se admite el “charter” parcial en servicios regulares, sin necesidad de tramitar autorización alguna hasta el 50% de la capacidad disponible por vuelo.

En nuestra opinión es imperioso facilitarle al transportista la gestión de su negocio, limitando el poder del estado a la verificación y control permanente de su idoneidad técnico operativo y la calidad de su seguridad operativa “safety” y de su capacidad económico financiera.

AEROPUERTOS y AERODROMOS.

En nuestra propuesta creemos que es necesario fijar en el código algunas pautas operativas relacionadas con el funcionamiento de los aeródromos y aeropuertos de la República, muchas de ellas fruto de nuestra experiencia o más bien malas experiencias.

Es común en nuestros aeropuertos y me refiero a EZE y AEP que son los de mayor movimiento ocurran falencias que repercuten en demoras para la realización de los vuelos e incomodidad para a los pax. Estas falencias se deben al monopolio existente para la prestación de servicios de “handling” y a la descoordinación existente entre la gestión

aeroportuaria y los proveedores de otros servicios esenciales para el vuelo, como la provisión de combustible o los servicios de catering.

En mi experiencia me he encontrado con casos en los que pese a tener adjudicado un “slot” no contar con servicios de provisión de combustible o de handling o con prioridades a favor de los servicios regulares. (sic)

Por ese motivo creímos oportuno fijar algunas pautas mínimas para facilitar la operación.

Se define que el otorgamiento de un “slot” por parte de la autoridad aeroportuaria, impone un mínimo de obligaciones relacionadas con los servicios básicos para iniciar o continuar con un vuelo.

Los precios de los “slots” serán fijados por el operador aeroportuario o de común acuerdo con el usuario.

Estos tienen valor económico y pueden ser transferibles.

Asimismo cuando las demoras en los vuelos se originen por responsabilidad del explotador aeroportuario, el transportista podrá reclamar los daños y perjuicios respectivos.

Sobre esta cuestión de las demoras hemos creído conveniente que en el código se establezcan las penalidades pertinentes.

Por último se prohíben los monopolios legales para la prestación de servicios en todo aeropuerto o aeródromo en consecuencia cada transportista podrá incluso optar por su propia provisión.

AERONAVES.

La ASOCIACION LATINOAMERICANA y del CARIBE de TRÁFICO AÉREO, ALTA, estimó que el crecimiento económico en Latinoamérica está permitiendo que más aerolíneas decidan expandirse y enfocarse en el mercado de la región.

Según esa institución el crecimiento económico regional fue del 5.51 % en 2013, con una clase media en crecimiento y un incremento del 69.6 % de personas que han superado los niveles de pobreza, lo que equivale a más de 50 millones de personas en toda América Latina.

Para la industria de aviación, estos datos representan buenas noticias, ya que presentan un mercado dinámico. Hasta 2013 se reportaron 206 millones de pasajeros anuales, con un crecimiento del 4.2 % en tráfico aéreo en Latinoamérica.

Chile con una población de poco más de 16 millones de personas, registro igual número de pasajeros durante el año 2013.

Más allá del crecimiento poblacional y económico, se encuentran ciertos factores que atraen a los inversionistas a la región como un ambiente amigable para realizar negocios y un mercado doméstico importante.

De igual forma, la región presagia un crecimiento económico a largo plazo, turismo al alza, alto porcentaje de población urbana y una penetración de aerolíneas de bajo costo en crecimiento, los cuales han ayudado a incrementar el flujo de personas que viajan. Las proyecciones del tráfico aéreo para la región exponen un crecimiento del 6.9 % anual en 20 años. También se observa un incremento en los vuelos hacia Latinoamérica y el Caribe.

Aun está pendiente la necesidad de incrementar la conectividad entre ciudades del subcontinente.

Hay que tener en cuenta que el mercado de aerolíneas en la región, caso LAN-TAM o AVIANCA-TACA, siguiendo tendencias mundiales ha concretado procesos de asociación que además hacen necesario la adecuación de la legislación aeronáutica.

Queda una pregunta en el caso de las fusiones los titulares de los derechos de tráfico será lo que llamaríamos el nuevo holding, como el caso de LATAM o el IAG en el caso de BRITISH e IBERIA o las líneas aéreas integradas en la fusión en cuanto conserven su individualidad. Nos inclinamos por la primera posibilidad.

A título de ejemplo transcribimos desde la página web de “LATAM” como este grupo se presenta en el mercado:

LATAM Airlines Group S.A. is the new name given to LAN Airlines S.A. as a result of its association with TAM S.A. LATAM Airlines Group S.A. now includes LAN Airlines and its affiliates in Peru, Argentina, Colombia and Ecuador, and LAN Cargo and its affiliates, as well as TAM S.A. and its subsidiaries TAM Linhas Aereas S.A., including its business units TAM Transportes Aereos del Mercosur S.A., TAM Airlines (Paraguay) and Multiplus S.A.

This association creates one of the largest airline groups in the world in terms of network connections, providing passenger transport services to about 150 destinations in 22 countries and cargo services to

about 169 destinations in 27 countries, with a fleet of 310 aircraft. In total, LATAM Airlines Group S.A. has more than 51,000 employees and its shares are traded in Santiago, as well as on the New York Stock Exchange, in the form of ADRs, and Sao Paulo Stock Exchange, in the form of BDRs.

En nuestro proyecto los titulares de los derechos serian los holdings respectivos sin perjuicio del uso de los derechos por parte de las empresas que lo integran mantengan su individualidad operativa como es el caso de IBERIA y BRITISH AIRWAYS o TAM y LAN integradas en LATAM, que se señala a titulo ejemplificativo.

Parecería que estos procesos van en camino de consolidación por una razón esencial, incrementan o mejoran sus niveles de productividad.

PERSONAL AERONÁUTICO.

Dada la especialidad que tiene la actividad, una de las características del llamado “derecho aeronáutico”, se delega en la autoridad aeronáutica la regulación de la jornada de trabajo del personal y la integración

mínima de las tripulaciones según la duración del vuelo.

INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Hemos creído oportuno legislar para los casos de incumplimiento del contrato de transporte según se trate de cancelaciones o demoras. En todos los casos relacionamos la penalización con relación al precio del billete pagado por el pasajero o usuario.

También se contempla la responsabilidad del explotador aeroportuario si fuera el responsable de la cancelación o demora.

Conclusión.

La idea de esta propuesta de reforma es la de intentar un camino totalmente diferente al recorrido hasta ahora cuyos resultados no han sido buenos como lo señalamos al inicio.

Somos conscientes que con esto no es suficiente, es necesaria la existencia de políticas coherentes, virtud

de la que carecemos en la Argentina, pero por algo hay que comenzar.

También he tenido en cuenta que el año próximo habrá elecciones para elegir nuevo Presidente y renovar parcialmente el congreso de la nación y esta propuesta va dirigida también a los políticos que se postularan para representarnos a partir del año próximo.

Para facilitar su lectura hemos seguido el orden del código vigente y los artículos nuevos o reformados se escribieron en “negrita”.

Como se trata de una propuesta “borrador” de proyecto una vez debidamente difundido y debatido se procederá a su ordenación.

De todos modos espero que sirva para iniciar un debate necesario de nuestro sistema de transporte y del transporte aéreo en especial.

CODIGO AERONAUTICO INDICE TEMATICO

[Sanción de la ley 17.285](#)

[Título I](#) Generalidades

Arts.1 a 2

| | | |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------|
| <u>Título</u> | Circulación aérea | Arts.3 a 24 |
| <u>II</u> | | |
| <u>Título</u> | Infraestructura | Arts.25 a |
| <u>III</u> | | 35 |
| <u>Título</u> | Aeronaves | Arts.36 a |
| <u>IV</u> | | 75 |
| <u>Título</u> | Personal aeronáutico | Arts.76 a |
| <u>V</u> | | 90 |
| <u>Título</u> | Aeronáutica comercial | Arts.91 a |
| <u>VI</u> | | 138 |
| <u>Título</u> | Responsabilidad | Arts.139 a |
| <u>VII</u> | | 174 |
| <u>Título</u> | Búsqueda, asistencia y | Arts.175 a |
| <u>VIII</u> | salvamento | 184 |
| <u>Título</u> | Investigación de accidentes de | Arts.185 a |
| <u>IX</u> | aviación | 190 |
| <u>Título</u> | Seguros | Arts.191 a |
| <u>X</u> | | 196 |
| <u>Título</u> | Ley aplicable, jurisdicción y | Arts.197 a |
| <u>XI</u> | competencia | 201 |
| <u>Título</u> | Fiscalización y procedimiento | Arts.202 a |
| <u>XII</u> | | 207 |
| <u>Título</u> | Faltas y delitos | Arts.208 a |

| | | |
|------------------------|-----------------------|------------|
| XIII | | 226 |
| Título | | Arts.227 a |
| | Prescripción | |
| XIV | | 230 |
| Título | | Arts.231 a |
| | Disposiciones finales | |
| XV | | 236 |

Antecedentes Normativos

LEY N° 17.285

Buenos Aires, 17 de mayo de 1967

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

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA,

SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

TITULO I: GENERALIDADES

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

TITULO II: CIRCULACION AEREA

CAPITULO I: PRINCIPIOS GENERALES

ARTÍCULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

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

ARTICULO 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° – 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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: PROTECCION AL VUELO

ARTICULO 13. – Los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado nacional, **los que podrán ser concesionados total o parcialmente a terceros que cuenten con la debida habilitación e idoneidad profesional.**

La planificación, habilitación, contralor y ejecución de los servicios, estarán a cargo exclusivo de la **autoridad de aplicación.**

Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios. **Si los servicios fueren prestados directamente por el Estado Nacional, los estados provinciales o municipalidades, las tasas**

que deberán pagar los usuarios serán fijadas por la autoridad de aplicación.

Si uno o más servicios fueren concesionados, el concesionario podrá fijar los precios de sus servicios si así se conviniera en el contrato de concesión. En ese supuesto los precios se fijarán en moneda de curso legal en la República y se fijarán los plazos de su vigencia y las condiciones para sus modificaciones.

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

ARTÍCULO NUEVO. En los casos que la autoridad de aplicación resuelva concesionar los servicios previstos en éste capítulo deberá convocar al respectivo concurso público que podrá ser nacional o internacional sin limitación alguna. En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder de veinte años contados a partir del otorgamiento. Se considera otorgamiento el día en que el concesionario sea puesto en posesión de los servicios.

CAPITULO III: ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO ARGENTINO

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 18. – Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves **con matrícula extranjera** 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.

ARTICULO 19. - Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves con **matrícula extranjera** deben poseer, para el ejercicio de las mismas, **certificados de idoneidad expedidos por el país en la que esté matriculada la aeronave o por el país que haya otorgado el AOC**, aceptados por la autoridad aeronáutica argentina o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 cualquier motivo no comercial el Jefe del aeropuerto deberá proporcionar todos los servicios que le requiera el comandante de la Aeronave o el representante del propietario o explotador de la aeronave para poder reanudar el vuelo lo antes posible.

ARTICULO 24. - Si una **aeronave extranjera, militar, pública o privada** 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. **Ello sin perjuicio del sumario que corresponda instruir para determinar las responsabilidades de las**

personas que hubieran desempeñado funciones aeronáuticas a bordo de la aeronave infractora.

TITULO III: INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I: AERODROMOS

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

(Nota Infoleg: Por art. 2° del [Decreto N° 92/1970](#) B.O. 2/2/1970, se dispone que la identificación de los aeropuertos y aeródromos se realizará adoptando el nombre del municipio, localidad o accidente geográfico más cercano a éstos o bien el de la localidad más importante a que sirven.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 27. – Todo AEROPUERTO o aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica **previa comprobación del cumplimiento de la normativa vigente.**

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

En ningún aeropuerto o aeródromo existirán monopolios legales para la provisión de los servicios aeroportuarios.

ARTÍCULO NUEVO. La autoridad de aplicación o en su caso las autoridades que resulten competentes **podrán conceder a terceros la explotación de cualquier aeropuerto y aeródromo.**

ARTÍCULO NUEVO. Cuando la autoridad de aplicación **resuelva conceder a terceros la**

explotación de uno o más aeropuertos y aeródromos deberá convocar al respectivo concurso que podrá ser nacional o internacional sin limitación alguna

ARTICULO 28. – Los servicios y prestaciones que no sean los del artículo 13, vinculados al uso de aeródromos públicos estarán sujetos a **tasas o precios** que abonarán los usuarios, **cuya determinación e importes serán fijados por la autoridad de aplicación.**

En los casos que se trate de servicios concesionados se podrá fijar en el respectivo contrato los precios que pagaran los usuarios y la forma y el modo en que se podrán variar. Ningún contrato de concesión podrá exceder el plazo de veinte años ni se podrán fijar cláusulas de renovación automáticas.

ARTÍCULO 29. – Es obligación del propietario o del usuario, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea

que sea utilizado habitual o periódicamente, para este fin.

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

ARTÍCULO.... - En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado será comunicado la autoridad aeronáutica. A los fines de este código el encargado tendrá las responsabilidades y obligaciones de funcionario público.

Artículo nuevo....SLOTS. El explotador de cada aeropuerto deberá ordenar la actividad aérea y otorgará los slots o franjas de disponibilidad aeroportuaria que se concederán por tiempo indeterminado. Deberá publicar las disponibilidades existentes todos los meses. Lo slots son transferibles.

El operador aeroportuario fijará los precios de los slots según las franjas horarias previamente establecidas. El precio será anual y podrá ser negociado entre las partes interesadas según el volumen de operaciones. También los slots podrán ser licitados al mejor postor.

Artículo nuevo...El otorgamiento de un slot implica que la Autoridad aeroportuaria garantiza la disponibilidad de los servicios necesarios para el inicio o continuidad de un vuelo, tales como servicio de abastecimiento de combustible, de limpieza de la aeronave, de catering y de handling. Quedan excluidos los servicios de asistencia técnica cuya oferta podrá ser voluntaria.

Artículo nuevo. Los transportistas podrán prestarse servicios de handling y catering o contratarlos con los proveedores del aeropuerto.

CAPITULO II: LIMITACIONES AL DOMINIO

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 34. – Si con posteridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo público se comprobase 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.

ARTICULO 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

CAPITULO I: CONCEPTO

ARTICULO 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: CLASIFICACION

ARTICULO 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: INSCRIPCION, MATRICULACION.

ARTICULO 38. – La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

ARTICULO 39. – Toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves **pierde ipso jure la matrícula de la república al ser inscrita en otro estado**

ARTICULO 40. – A las aeronaves inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas 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.

ARTICULO 41. – Los motores de aeronaves podrán ser inscritos en el Registro Nacional de Aeronaves. También podrán inscribirse en dicho registro las aeronaves en construcción.

ARTICULO 42. – Para la inscripción de una aeronave en el Registro nacional de Aeronaves se deberá acompañar la documentación idónea que legitime la tenencia, posesión, utilización o derecho de explotación de la aeronave.

ARTICULO 43. – se suprime

ARTICULO 44. – La matriculación de la aeronave a nombre del **solicitante** 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

ARTICULO 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 **utilización de aeronaves**.
- 7) El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de **aeronaves o con derechos de uso y explotación**;
- 8) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 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 **previo pago de la tasa fijada por la autoridad de aplicación.**

CAPITULO V: **INCRIPCIONES EN EL REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES**

ARTICULO 48. – Para inscribir cualquier contrato en el registro nacional de aeronaves se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

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

2) Si se trata de varios copropietarios uno de ellos como mínimo deberán acreditar domicilio o **residencia** en la República. **Los que no tengan domicilio deberán constituir las garantías que determine la reglamentación o fije el REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES para cubrir los daños y perjuicios que pudiera ocasionar la aeronave. No se podrá realizar ninguna inscripción en el caso que ningún copropietario tenga domicilio 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.

4) Si se tratara de una sociedad inscripta en otro país, deberá establecer una sucursal o representación con el capital mínimo que fije la autoridad de aplicación.

5) si se trata de una sociedad constituida en la república pero controlada por otra sociedad extranjera deberá acreditar su inscripción en el país de origen. No se podrá inscribir si la sociedad

controlante estuviera radicada en un “paraíso fiscal”

ARTICULO 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.

ARTICULO 50. – **Todo acto jurídico relacionado con la tenencia, posesión, uso, utilización y explotación de aeronaves no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.**

ARTICULO 51. – Los actos y contratos mencionados en el artículo 45 realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán ser hechos en documentos debidamente autenticados y legalizados según la legislación vigente.

CAPITULO VI: HIPOTECA

ARTICULO 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.

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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 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

ARTICULO 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 **quince días** hábiles a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios

que lo han originado. **La inscripción del privilegio será gratuita para los créditos de origen laboral.**

ARTICULO 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.

ARTICULO 60. – Tendrán privilegio sobre la aeronave:

1. Los salarios debidos a los tripulantes afectados a la aeronave correspondientes a los últimos tres meses calendario o su integración y el 50% de la indemnización que pudiera corresponder por extinción del contrato de trabajo

1) Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor por créditos laborales según el inciso anterior y 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 tres meses anteriores** a la fecha del reclamo del privilegio.

3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 están terminadas. Este privilegio no requiere inscripción.

CAPITULO VIII: **OPERADOR**

ARTICULO 65. – Este código denomina **operador o explotador** de la aeronave, a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro.

ARTICULO 66. – **Se considera operador a la persona física o ideal que haya inscripto a una o más aeronaves en el REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES. Para este código EXPLOTADOR y OPERADOR son términos sinónimos. El Registro admitirá la inscripción siempre que la misma vaya**

acompañada de un contrato que legitime el uso y explotación de una o más aeronaves.

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

ARTÍCULO NUEVO. Se considerará operador de transporte aéreo regular o no regular a la persona física o ideal que acreditando solvencia económica haya formalizado cualquier contrato legítimo para utilizar aeronaves propias o de terceros habilitados para operar en el país. La autoridad de aplicación podrá solicitar la constitución de garantías o fianzas como condición para conceder la respectiva autorización o concesión.

Podrán ser operadores las sociedades constituidas e inscriptas en otro país, siempre que hayan

constituido sucursal o representación en la República, según lo dispone la ley de sociedades comerciales y acreditado la afectación del capital mínimo que fije la autoridad aeronáutica de aplicación.

CAPITULO IX:

CAPITULO X: EMBARGOS

ARTICULO 71. - Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las aeronaves militares o afectadas a usos militares.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 el artículo 42 de este código.**

CAPITULO XI: ABANDONO DE AERONAVES

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

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

(Nota Infoleg: Por art. 2° del [Decreto N° 5764/1967](#) B.O. 18/8/1967, se dispone que transcurrido el plazo de 6 meses a que se refiere el artículo 74 del Código Aeronáutico y configurado el abandono del material a favor del Estado Nacional, la autoridad aeronáutica dispondrá las registraciones que correspondan en el Registro Nacional de Aeronaves para perfeccionar la transmisión de dominio.)

ARTICULO 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.

(Nota Infoleg: Por art. 2° del [Decreto N° 5764/1967](#) B.O. 18/8/1967, se dispone que en los casos en que a juicio de la autoridad aeronáutica, fuere necesario

disponer la remoción o traslado de las aeronaves, sus partes o despojos, la referida autoridad intimará en forma fehaciente a su propietario para que proceda a efectuarlo dentro del plazo de 30 días, bajo apercibimiento de disponerse la remoción o traslado a cargo de aquel.)

TITULO V: PERSONAL AERONAUTICO

ARTICULO 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 **autoridad de aplicación.**

(Nota Infoleg: Por art. 1° del [Decreto N° 1954/1977](#) B.O. 14/7/1977, se dispone que las certificaciones de idoneidad exigidas por el artículo 76 del Código Aeronáutico se regirán por dicho decreto.)

ARTICULO 77. - La reválida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un estado extranjero, se regirá por los acuerdos suscriptos entre ese estado y la Nación Argentina.

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

ARTICULO 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 NUEVO: La autoridad de aplicación regulará la jornada laboral e integración mínima de las tripulaciones del personal aeronáutico destinado a cumplir funciones a bordo de las aeronaves afectadas a cualquier tipo de vuelo.

Al respecto se fijarán límites teniendo en cuenta, el tiempo de vuelo y el tiempo de servicio.

Tiempo de vuelo se computará desde que la aeronave cierra las puertas de embarque y de bodega para iniciar las maniobras del despegue hasta que abre la o las puertita de salida una vez producido el aterrizaje.

Tiempo de servicio es el tiempo de vuelo más sesenta minutos previos al despegue y treinta minutos posteriores al aterrizaje para el personal de pilotos. Para el personal de cabina de atención al pasajero el tiempo de servicio será de treinta minutos previo al despegue y treinta posteriores al aterrizaje.

El tiempo de vuelo no admite suspensión alguna. El tiempo de servicio podrá suspenderse si la empresa cuenta con instalaciones adecuadas para el descanso en el aeropuerto, sin embargo la suspensión no podrá superar las ocho horas.

En ningún caso el tiempo de servicio podrá exceder de quince horas corridas salvo lo dispuesto en el párrafo anterior.

El trayecto “in itinere” no se computa como jornada de trabajo, salvo las responsabilidades del empleador fijadas en la ley de contrato de trabajo.

En todo vuelo programado sin escalas cuya duración horaria comercial exceda las catorce horas las tripulaciones serán conformadas de modo que puedan relevarse abordo

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 84. – El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a

realizar pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo.

ARTICULO 85. - El comandante de la aeronave deberá dar cuenta al realizar el primer aterrizaje de los nacimientos, defunciones y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo.

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

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

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

TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL

CAPITULO I: GENERALIDADES

ARTICULO 91. – El concepto aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.

ARTICULO 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.

ARTICULO 93. – El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular **y a LOS LLAMADOS “VUELOS CHARTER”**.

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.

Se entiende por vuelo “charter” el definido en el capítulo....artículo...de este código.

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 96. – **Las concesiones o autorizaciones podrán ser cedidas parcial o totalmente previa acreditación de la debida idoneidad y solvencia por parte del cesionario o beneficiario. La cesión será valida a partir de la respectiva aprobación expresa de la autoridad de aplicación.**

CAPITULO II: SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNO

SECCION A: Explotación

ARTICULO 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.

La autoridad de aplicación podrá autorizar a empresas no nacionales para prestar servicios de cabotaje siempre que esté garantizada la reciprocidad.

ARTICULO 98. – Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben tener domicilio y residencia en la República. Las personas que no tengan domicilio deberán constituir las garantías que determinen la reglamentación o la autoridad de aplicación.

ARTICULO 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 sociedad debe estar en la República.

2) Si se trata de una sociedad de personas éstas deberán tener domicilio en la República. Los no domiciliados deberán constituir las garantías que determine la reglamentación o que fije la autoridad de aplicación.

3) Si se trata de una sociedad de capital controlada en los términos de la ley de sociedades por una o mas sociedades constituidas en otros países deberán constituir las garantías que determine la reglamentación o que fije la autoridad de aplicación.

4) Toda transferencia total o parcial del capital deberá ser notificada a la autoridad de aplicación.

5) Si se tratar de una sociedad constituida en el extranjero deberá constituir sucursal o representación en la República y deberá afectar el

capital mínimo que determine la autoridad de aplicación aeronáutica.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 102. – **Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por la autoridad de aplicación si se trata de servicios**

regulares, o mediante autorización para la realización de vuelos no regulares y vuelos “charter”. La concesión para realizar servicios regulares comprende asimismo los vuelos no regulares y “charter”.

La concesión para prestar exclusivamente servicios “no regulares” y “charter” no comprende a los servicios regulares.

El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por la autoridad de aplicación. El plazo máximo de la concesión para la explotación de servicios regulares será de quince años, que podrán ser renovados a partir del año aniversario doce contado desde el otorgamiento.

ARTÍCULO NUEVO. Todo pedido de concesión para la realización de servicios regulares deberá ser resuelto dentro del plazo máximo de ciento ochenta días corridos desde el ingreso de la solicitud. Si vencido el plazo no hubiere respuesta se considerará otorgada la concesión. El plazo podrá ser prorrogado por una sola vez por treinta

días corridos, mediante decisión fundada de la autoridad de aplicación

ARTICULO 103. – Las concesiones serán otorgadas a las personas indicadas en el artículo 97. El concesionario tendrá libertad para fijar rutas, horarios y tarifas.

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

ARTICULO 104. La concesión para operar servicios de transporte aéreo no importa exclusividad.

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

ARTICULO 106. – En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. En los casos que las empresas acrediten la falta de personal argentino

podrán recurrir a personal nacional de los países que integran el MERCOSUR como miembros plenos o socios, países con los cuales existan tratados de integración en cualquiera de sus formas, y si aun no hubiera posibilidad de cubrir las vacantes necesarias a personal no nacional sin limitación alguna.

ARTICULO 107. Las aeronaves afectadas a los servicios deberán estar matriculadas en el país. Sin embargo la autoridad de aplicación podrá autorizar la utilización de aeronaves con matrícula en otro país cuando el explotador acredite la conveniencia económica y financiera de su utilización. Las sociedades constituidas en el país incluidas en el inciso tres y cinco del artículo 99 podrán utilizar aeronaves matriculadas en los países en los que este constituidas las sociedades controlantes o sociedad matriz salvo los países que fueren considerados “paraísos fiscales”.

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

ARTICULO 109. – Los itinerarios, frecuencias, capacidad, tarifas y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular en todos los casos, deberán ser notificados a la autoridad de aplicación.

ARTICULO 110. – Todo convenio establecido entre líneas aéreas para la prestación más eficiente de los servicios deberá ser notificado a la autoridad de aplicación con una anticipación mínima de quince días hábiles a su puesta en vigencia. Si correspondiere a las autoridades que tutelan la libre competencia y defensa del consumidor.

ARTICULO 111. – Se suprime

ARTICULO 112. – Toda persona física o sociedad a la que se hubiese otorgado una concesión para explotar servicios regulares o autorización para efectuar vuelos “no regulares” o “charter” deberá constituir una garantía a favor de la autoridad de aplicación de buen cumplimiento de la misma.

SECCION B: Transporte de pasajeros

ARTICULO 113. El contrato de transporte de pasajeros en servicios regulares o no regulares se emitirá por medios electrónicos. Toda persona o sociedad autorizada a explotar servicios deberá conservar los datos de los pasajeros por un plazo mínimo de dos años a partir del inicio del vuelo. En el caso de vuelos “charter” el operador turístico suministrará al transportador aéreo la nómina de los pasajeros que serán transportados y no se emitirá billete alguno sin perjuicio de las obligaciones que este código impone para el transporte de personas.

ARTICULO 114

ARTICULO 115. – Al expendirse un billete para un servicio de transporte aéreo el mismo deberá contener:

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

6) Tarifa aplicada y por separado tasas e impuestos a cargo del pasajero.

SECCION C: Transporte de equipajes

ARTICULO 116. - El transporte de equipajes registrados, se prueba con el documento que otorgue el transportador.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 118. - El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del presente código que limitan su responsabilidad, si aceptase el equipaje sin entregar el talón o si éste no contuviese la indicación del número del billete de pasaje y del peso y

cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

SECCION D: Transporte de mercancías

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

SECCION E: Transporte de carga postal

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

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 AEREO INTERNACIONAL

ARTICULO 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 **domiciliadas en la República** que efectúen servicio al exterior del país.

ARTICULO 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 de la **autoridad de aplicación.**

Todo pedido para la realización de servicios regulares deberá ser resuelto dentro del plazo máximo de noventa días corridos desde el ingreso de la solicitud. Si vencido el plazo no hubiere

respuesta se considerará otorgada la concesión. La autoridad de aplicación podrá prorrogar este plazo una sola vez por otros treinta días corridos mediante decisión fundada.

Para el caso de sociedades domiciliadas fuera del territorio de la república el plazo para resolver el otorgamiento de la autorización será de ciento veinte días corridos. La falta de respuesta dentro del plazo fijado se considerará como otorgada la autorización.

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 deberán ser notificados a la autoridad de aplicación.

Las empresas extranjeras con la presentación del pedido deberán acreditar la inscripción de sucursales o representaciones en la República, según las disposiciones de la ley de sociedades y la

afectación del capital mínimo que fije la autoridad de aplicación.

ARTICULO 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 NUEVO. VUELOS CHARTER Y VUELOS NO REGULARES.

Artículo nuevo: Los transportadores aéreos de bandera nacional o extranjera, autorizados para operar servicios de transporte aéreo comercial en el orden interno y/o internacional de pasajeros, podrán prestar servicios no regulares de transporte aéreo denominados "Charter", destinados al traslado de contingentes turísticos hacia puntos o ciudades del exterior, sin necesidad de autorización especial alguna, salvo la respectiva notificación que deberá hacerse a la autoridad de aplicación

Artículo nuevo: Se entiende por "Charter", el contrato celebrado entre un transportador aéreo y uno o más operadores turísticos, por el cual el transportista pone a disposición del operador la capacidad total de una aeronave para el transporte de personas con el objeto de efectuar un vuelo o una serie de vuelos predeterminados por un precio global. En los servicios regulares el transportador podrá comercializar bajo la modalidad de "charter" hasta el 50% de la capacidad total de cada vuelo, en estos supuestos no se deberá solicitar autorización alguna.

Artículo nuevo: En el caso de transportadores no autorizados para realizar servicios de transporte aéreo "regular", según el procedimiento fijado en este código, deberán tramitar la respectiva autorización ante la autoridad de aplicación. La solicitud se deberá presentar con una anticipación mínima de 45 días a la fecha prevista para el viaje o primer viaje si fueran varios, cumpliendo con los requisitos que fije la reglamentación Asimismo deberá afectar las aeronaves con las que se efectuarán los vuelos.

La misma se deberá resolver dentro del plazo de diez días y se considerara expresamente aprobada por el mero transcurso de ese plazo.

Artículo nuevo: Una vez obtenida la autorización el transportista aéreo u operador podrá comercializar los vuelos autorizados con Agentes de viaje u operadores turísticos debidamente inscriptos ante la autoridad de aplicación. Los vuelos autorizados como “charter” no podrán ser comercializados directamente al público por el transportador, solo podrán ser ofrecidos al público por los Agentes de Viaje u operadores turísticos.

Artículo nuevo. En caso que la solicitud fuera rechazada, la decisión deberá ser fundada y podrá ser recurrida ante la Cámara Nacional de APELACIONES EN LO CONTENCIOSOADMINISTRATIVO FEDERAL, dentro del plazo de cinco días hábiles administrativos, contados desde la notificación. El recurso se fundará en el mismo plazo y se ofrecerá la prueba pertinente. Si la NEGATIVA SE PRODUJERA DURANTE LA VIGENCIA DE FERIA JUDICIAL, se considerará ipso jure habilitada la misma a los

fines del trámite del recurso. La **CÁMARA DEBERÁ RESOLVER DENTRO DEL PLAZO DE DIEZ DIAS.**

Artículo nuevo. VUELOS NO REGULARES. Los transportadores aéreos de bandera nacional o extranjera, autorizados para operar servicios de transporte aéreo comercial en el orden interno y/o internacional de pasajeros podrán realizar vuelos “no regulares” regionales o internacionales y de cabotaje, éstos en condiciones de reciprocidad, debiendo únicamente notificar a la autoridad de aplicación.

CAPITULO NUEVO INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO NUEVO. El explotador deberá cumplir y ejecutar el contrato de transporte tanto en vuelos regulares como no regulares y en los vuelos “charter” en los términos en que fue convenido. En caso que el pasajero no fuere embarcado el día y la hora establecida deberá ser indemnizado. El

explotador quedará eximido de esta obligación en los casos de fuerza mayor o cuando el incumplimiento no le fuera imputable.

ARTÍCULO NUEVO. En caso de incumplimiento del contrato de transporte el explotador deberá pagar a los pasajeros afectados las siguientes sumas de dinero en concepto de indemnización.

Inc. 1°. CABOTAJE. En los casos de no embarque en el vuelo contratado el explotador pagará la suma equivalente al 100% del valor del billete sin perjuicio de ello ofrecerá al pax la alternativa de vuelo más inmediata o la devolución duplicada del precio pagado.

Inc. 2° En los casos de demoras el explotador pagará la suma equivalente al 10% del billete por cada hora de demora. Si la demora excediera a las tres horas, se estará a lo dispuesto en el inciso anterior. Se considerará vuelo demorado cuando el despegue se produzca pasados 60 minutos de la hora prevista para el vuelo.

Si la demora excediera tres horas el explotador además deberá ofrecer a los pasajeros afectados

servicios de desayuno, almuerzo merienda, cena y alojamiento según correspondiere.

ARTICULO NUEVO: VUELOS REGIONALES. Se consideran vuelos regionales a los programados con países limítrofes.

Inc. 1° En los casos de no embarque en el vuelo contratado el explotador pagará la suma equivalente al 50% del valor del billete Sin perjuicio de ello ofrecerá al pax la alternativa de vuelo más inmediata o la devolución duplicada del precio pagado.

Inc. 2°. En los casos de demoras el explotador pagará la suma equivalente al 10% del valor del billete por cada hora de demora, a partir de la tercera hora se estará a lo dispuesto en el inciso anterior. Se considerará vuelo demorado cuando el despegue se produzca pasados 60 minutos de la hora prevista para el vuelo.

Inc. 3° Si la demora excediera tres horas el explotador además deberá ofrecer a los pasajeros afectados servicios de desayuno, almuerzo

merienda, cena y alojamiento según correspondiere.

ARTICULO NUEVO. VUELOS INTERNACIONALES.

Se consideran vuelos internacionales de largo recorrido los que no se incluyen en el artículo anterior.

Inc. 1°. En los casos de no embarque en el vuelo contratado el explotador pagará la suma equivalente al 50% del valor del billete. Sin perjuicio de ello ofrecerá al pax la alternativa de vuelo más inmediata o la devolución duplicada del precio pagado.

Inc. 2° En los casos de demoras, el explotador pagará la suma equivalente al 10% del valor del billete por cada hora de demora. Se considerará vuelo demorado cuando el decolaje se produzca pasados 60 minutos de la hora prevista para el vuelo. Pasadas tres horas del horario de partida se estará a lo dispuesto en el inciso anterior.

Inc. 3° Si la demora excediera tres horas el explotador además deberá ofrecer a los pasajeros

afectados servicios de desayuno, almuerzo merienda o cena según correspondiere.

ARTÍCULO NUEVO. En los casos previstos en los artículos precedentes cuando la demora exceda las seis horas el explotador además del pago de las indemnizaciones previstas deberá ofrecer a los pasajeros afectados alojamiento y todos los servicios accesorios necesarios, salvo que el pasajero acepte permanecer en el aeropuerto.

ARTÍCULO NUEVO. La aceptación del pago de las indemnizaciones previstas implicará por parte del pasajero la renuncia a toda acción de daños y perjuicios por causa del incumplimiento por parte del explotador. El pasajero afectado tendrá el derecho de renunciar al pago de dichas indemnizaciones y reclamar judicialmente los daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento. En caso que ejerza la acción judicial en la república el juicio tramitará por ante la justicia federal en lo civil y comercial y tramitará por el proceso sumarísimo salvo que expresamente opte por el proceso ordinario.

ARTÍCULO NUEVO. Si las demoras se debieran a culpa, negligencia, ineficiencia o mala práctica por parte del explotador aeroportuario, el explotador aéreo podrá reclamarle los daños y perjuicios como así el reintegro de las sumas pagadas a los pasajeros en concepto de indemnización.

ARTÍCULO NUEVO. Las multas establecidas en este capítulo deberán pagarse en el aeropuerto y a opción del pasajero se podrán depositar en su cuenta bancaria. En caso de mora se aplicará una tasa de interés equivalente al doble de la tasa pasiva aplicada por el BANCO DE LA NACION ARGENTINA por depósitos en la moneda en la que fue emitido el billete por periodos de 30 días.

ARTÍCULO NUEVO. El explotador podrá ser eximido por la autoridad de aplicación de toda responsabilidad, por demoras o cancelación de uno o más vuelos ocasionada por huelga, huelga parcial o caso de fuerza mayor.

ARTICULO NUEVO. El pasajero “no show” perderá el importe del billete abonado. Las empresas transportadoras podrán considerar pasajero “no

show” a toda persona que no de aviso con una anticipación mínima de seis horas corridas inmediatas previas al horario de salida, de su imposibilidad de viajar.

NORMAS COMUNES AL TRANSPORTE INTERNO e INTERNACIONAL

Articulo Nuevo: El explotador podrá asignar en sus balances valor económico a cada una de las rutas que explote en concesión y a los respectivos slots concedidos en la república para vuelos regulares a partir del momento que sean operadas. Las rutas no operadas y los slots no utilizados no podrán ser valorizadas. Tampoco se podrán valorizar las rutas cuya operación se ha suspendido por más de noventa días corridos durante un año calendario.

ARTÍCULO NUEVO. En el caso de fusiones o asociaciones de empresas de transporte aéreo la entidad resultante será la titular de los derechos de tráfico concedidos que podrán ser utilizados por

las empresas participantes de la fusión o asociación en el caso que mantengan su individualidad.

CAPITULO IV: TRABAJO AEREO

ARTICULO 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.

ARTICULO 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: FISCALIZACION DE ACTIVIDADES COMERCIALES

(Rúbrica sustituida por art. 2° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 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. La autoridad de aplicación podrá pedir a las empresas transportistas todos los informes necesarios para el cumplimiento de esta atribución. La falta de respuesta, reticencia o demora no justificada creará la presunción juris tantum en el sentido que la requerida ha perdido su capacidad técnica-operativa, económica y financiera.

3) Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultaren de ellos causales que traigan aparejada la caducidad o retiro de la concesión o autorización. También se podrán suspender total o parcialmente los servicios cuando la autoridad de aplicación considere que la situación económica o financiera del prestador de los servicios resulta insuficiente para cumplir con los mismos.

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) Calificar, conforme la ley vigente en materia de policía 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.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

(Artículo reglamentado por art. 1° del [Decreto N° 326/1982](#) B.O. 15/2/1982.)

ARTICULO 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: SUSPENSION Y EXTINCION DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

(Rúbrica sustituida por art. 2° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 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, en cualquier momento podrán declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

1) Si el explotador no cumplierse las obligaciones substanciales a su cargo o si faltase, reiteradamente, a obligaciones de menor importancia.

2) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.

3) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica. **La suspensión parcial no podrá exceder de seis meses en el lapso de un año aniversario.**

4) **En caso de declaración de quiebra de la empresa prestadora de los servicios, una vez firme la sentencia judicial, el Síndico deberá pedir al Juez interviniente la pública subasta, sin base, de las rutas de las que fuere beneficiaria la fallida dentro del plazo improrrogable de cuarenta y cinco días corridos. En caso que no hubiere interesados o la subasta fracasare o no fuere aprobada por el Juez de la quiebra, la autoridad de aplicación declarará su caducidad.**

En caso de concurso preventivo de acreedores el SÍNDICO, dentro de los treinta días corridos de su

designación, deberá informar al Juez sobre la posibilidad del concursado de explotar los servicios regulares, no regulares o charter. El Juez podrá ordenar la producción de las pruebas que considere oportunas en un plazo que no podrá exceder de diez días corridos contados a partir de la presentación del informe de la sindicatura. El concursado y el síndico podrán alegar sobre las pruebas producidas dentro de los tres días de vencido el plazo anterior. Todas las partes quedaran habilitadas para instar la producción de las pruebas y las notificaciones serán diarias “ministerio legis”. El Juez deberá resolver dentro de los cinco días. Si su decisión fuere negativa respecto a una o mas rutas se seguirá el procedimiento previsto en el párrafo anterior.

En todos los casos será citada y será parte la autoridad de aplicación.

En los supuestos de este inciso las resoluciones judiciales serán inapelables, salvo lo dispuesto por el art. 14 de la ley 48.

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 prevista 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 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 que motiven 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.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

(Artículo reglamentado por art. 1° del [Decreto N° 326/1982](#) B.O. 15/2/1982.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 137. - Cuando la autoridad de aplicación considere que existen supuestos para suspender o declarar la caducidad de una o mas concesiones o autorizaciones, deberá iniciar el sumario respectivo, determinar con toda precisión las imputaciones y su fundamento y dar traslado al afectado para que haga valer sus defensas y ofrecer prueba dentro del plazo máximo de quince días hábiles. Las pruebas deberán sustanciarse dentro del plazo máximo de veinte días hábiles y la decisión se deberá dictar dentro de los diez días seguidos. El imputado deberá concurrir los lunes miércoles y viernes para recibir notificaciones y en

su caso dejar constancia de su presencia. La resolución final se notificará por cualquier medio que acredite su recepción por parte del imputado. El imputado podrá optar por agotar la vía administrativa o interponer recurso de apelación debidamente fundado dentro de los cinco días por ante la Cámara Federal en lo Contenciosoadministrativo de la capital federal. La falta de fundamentación hará caducar el recurso. En el supuesto que optara por la vía administrativa caducará su derecho de optar por el recurso judicial.

CAPITULO VII: SUBVENCIONES

ARTICULO 138. EL PODER EJECUTIVO, a propuesta de la autoridad de aplicación podrá establecer un régimen de subsidios para aquellas personas físicas que carezcan de medios y deban realizar viajes entre ciudades o provincias cuyas distancias superen los mil KILOMETROS.

Está prohibido subsidiar a empresas de transporte aéreo comercial, estatales, públicas o privadas que presten servicios regulares como no regulares. Esta

prohibición alcanza al gobierno nacional y a los gobiernos provinciales y municipales.

Si se acreditaré que alguna empresa recibió subsidios por parte del estado nacional, estados provinciales o municipios deberá reintegrar las sumas percibidas bajo apercibimiento de perder las concesiones de las rutas que fueren subsidiadas.

(Nota Infoleg: Por art. 20. del [Decreto N° 2836/1971](#) B.O. 13/8/1971, se dispone que "el Poder Ejecutivo podrá subvencionar las actividades de trabajo aéreo cuando éstas se refieran a la lucha contra las plagas del agro o contra las calamidades públicas, en los términos del artículo 138 del Código Aduanero".)

TITULO VII: RESPONSABILIDAD

CAPITULO I: DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCIAS TRANSPORTADOS

ARTICULO 139. – El transportador y el **explotador aeroportuario en su caso** 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.

ARTICULO 140. – El transportador **y en su caso el explotador aeroportuario** 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 **o del explotador aeroportuario**, 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, **salvo**

que el explotador del transporte aéreo o el explotador aeroportuario hayan constatado el daño y lo hayan notificado a las partes.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 144. – En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta **LA SUMA DE PESOS SETECIENTOS CINCUENTA MIL.** Esta suma será revisada por la autoridad de aplicación en quien se delega realizar su modificación si correspondiere, mediante resolución debidamente fundada. Si la República hubiere suscripto o adherido a tratados

internacionales que regulen la responsabilidad del transportador se estar a lo en ellos dispuesto.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 145. – En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador **o del explotador aeroportuario si correspondiere** queda limitada hasta una suma de **PESOS QUINIENTOS 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 **cuya fijación estará a cargo del transportador y el explotador aeroportuario**; en tal caso el transportador **o explotador aeroportuario** está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega. La autoridad de aplicación podrá revisar la suma fijada mediante resolución debidamente fundada

Se excluye de lo dispuesto en el párrafo anterior el equipaje cuya guarda quede a cargo del pasajero.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 146. – Toda cláusula que tienda a eximir al transportador o **explotador aeroportuario** de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; **pero la nulidad de tales cláusulas no afectará la validez** del contrato.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 149. – En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador **y explotador aeroportuario** su protesta dentro de un plazo de tres das para los equipajes y de diez das 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 cualquier medio que asegure su recepción por parte del eventual responsable.

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

ARTICULO 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. **Ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo...**

ARTICULO 151. - El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgar 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 caso de incumplimiento total o parcial, el pasajero podrá accionar contra todos o algunos de los transportadores y quienes hubieren intervenido en su comercialización.** Ello sin perjuicio de los reintegros que se debieren entre los distintos transportadores o agentes.

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. **También el expedidor podrá accionar contra el explotador aeroportuario.**

ARTICULO 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.

ARTICULO 153. – Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro **u otros todos serán solidariamente responsables y el afectado podrá dirigir su acción contra cualquiera de ellos, sin perjuicio de las acciones de repetición entre los transportadores inocentes.**

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

ARTICULO 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, constituirá una avería común y ser soportada por 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

ARTICULO 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 cada 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 157. – La responsabilidad que establece el artículo 155 incumbe al explotador de la aeronave.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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) 2000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos;

2) 2000 argentinos oro más $1 \frac{1}{2}$ argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 1000, para aeronaves que pesan más de 1000 y no excedan de 6000 kilogramos;

3) 10.400 argentinos oro más 1 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 6000, para aeronaves que pesan más de 6000 y no excedan de 20.000 kilogramos;

4) 25.000 argentinos oro más medio $\frac{1}{2}$ argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 20.000, para aeronaves que pesan más de 20.000 y no excedan de los 50.000 kilogramos;

5) 43.600 argentinos oro más 0,37 de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los 50.000 kilogramos, para aeronaves que pesan más de 50.000 kilogramos.

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

En caso de concurrencia de daños a 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.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 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 una, de manera de no pasar, en conjunto, los límites antedichos.

ARTICULO 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

ARTICULO 163. – En caso de transporte aéreo gratuito de personas por parte de empresas de transporte aéreo regular o no regular, la responsabilidad del transportador **será la prevista para los casos de transporte oneroso.**

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

En los demás casos de transporte aéreo gratuito las partes deberán dejar constancia en el aeródromo o aeropuerto de salida las responsabilidades asumidas por las partes y en su caso los seguros contratados.

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

CAPITULO IV: ABORDAJE AEREO

SECCION A: Concepto

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

SECCION C: Daños causados a terceros en la superficie

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 174. – La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el artículo 160.

TITULO VIII: BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

(Nota Infoleg: Por art. 7° del [Decreto N° 934/1970](#) B.O. 17/4/1970, se dispone que el Comando de Regiones Aéreas otorgará al personal encargado de la investigación una credencial con transcripción de los artículos 187, 188 y 206 del Código Aeronáutico.)

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

(Nota Infoleg: Por art. 7° del [Decreto N° 934/1970](#) B.O. 17/4/1970, se dispone que el Comando de Regiones Aéreas otorgará al personal encargado de la investigación una credencial con transcripción de los artículos 187, 188 y 206 del Código Aeronáutico.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

ARTICULO 192. - El explotador est 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.

ARTICULO 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 as lo autoriza.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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

ARTICULO 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 éstos.

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

3) El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

ARTICULO 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.

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

Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la

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

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

- 1) Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales.
- 2) Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea.
- 3) Que comprometan la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto

o delito si no mediase, en este último caso, pedido de extradición.

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

(Nota Infoleg: Por art. 7° del [Decreto N° 934/1970](#) B.O. 17/4/1970, se dispone que el Comando de Regiones Aéreas otorgará al personal encargado de la investigación una credencial con transcripción de los artículos 187, 188 y 206 del Código Aeronáutico.)

ARTICULO 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

CAPITULO I: INFRACCIONES

ARTICULO 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 2 hasta 100 veces el valor de la tarifa máxima vigente para el itinerario comprendido en el billete de pasaje o documento de transporte en infracción tarifaria o de 2 hasta 200 veces el valor de la tarifa máxima que correspondiese a 100 kilogramos entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción tarifaria. Cuando la

infracción cometida no fuese de naturaleza tarifaria y 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 2 hasta 100 veces el valor de la tarifa máxima vigente para pasajeros o desde 2 hasta 200 veces la tarifa vigente para 100 kilogramos de carga – según sea el caso– que correspondiese al mayor trayecto contenido en el instrumento que confirió la concesión, autorización o permiso de servicio o –a falta de éste– al trayecto desde el punto de origen del vuelo.

b) Para las restantes actividades aeronáuticas hasta la suma de diez millones de pesos (\$ 10.000.000).

c) Para los titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas hasta la suma de un millón de pesos (\$ 1.000.000).

Los importes de los precedentes incisos b) y c) se considerarán automáticamente modificados en función de la variación que se opera 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.

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

4) Suspensión temporaria de hasta 6 meses de las concesiones, 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.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

(Artículo reglamentado por art. 1° del [Decreto N° 326/1982](#) B.O. 15/2/1982.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 210. – El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, será el fijado en la ley de procedimiento administrativo.

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

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

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 215. – Serán recurribles ante la justicia federal en lo contencioso administrativo, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de:

1) Multa superior a \$100.000 en el caso del transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción.

2) Multa superior a \$50.000 para el caso de las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.

- 3) Inhabilitación definitiva.
- 4) Inhabilitación temporaria que supere los 15 días.
- 5) Suspensión temporaria de las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.
- 6) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Los montos previstos en los 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.

El recurso deberá interponerse dentro de los 15 días de notificado el acto administrativo.

(Artículo sustituido por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

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

ARTÍCULO NUEVO. Toda decisión de naturaleza jurisdiccional emanada de la autoridad de aplicación podrá ser recurrida.

El afectado podrá interponer recurso de reconsideración dentro del plazo de diez días hábiles debidamente fundado y señalando expresamente los agravios de la resolución recurrida.

Si la autoridad de aplicación ratificará la decisión el afectado podrá optar por agotar la vía administrativa según la ley de procedimientos administrativos o interponer recurso de apelación ante la CAMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CONTENCIOSOADMNISTRATIVO FEDERAL. Este recurso se debe interponer y fundar en el mismo escrito dentro del plazo de quince días de notificada la decisión que le causa agravios. Con el escrito deberá ofrecerse la prueba que considere

oportuno para fundar y sustentar los agravios de la decisión.

La autoridad de aplicación deberá elevar el expediente a la MESA DE ENTRADAS de la CAMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CONTENCIOSOADMINISTRATIVO dentro de los tres días hábiles de recibido el recurso.

La Cámara deberá resolver dentro del plazo de treinta días si no se hubiere ofrecido prueba. En caso de haberse ofrecido prueba la Cámara interviniente deberá examinarla determinar su procedencia y en su caso ordenar su producción dentro de un plazo máximo de veinte días hábiles judiciales. Vencido el plazo de producción de la prueba deberá llamar “Autos” para que el recurrente presente un memorial dentro del plazo de cinco días de notificado. La falta de presentación del memorial implicará el desistimiento del recurso. La Cámara deberá dictar sentencia dentro del plazo máximo de cuarenta y cinco días hábiles judiciales contados a partir de la fecha de presentación del memorial.

CAPITULO II: DELITOS

ARTICULO 217. – Será reprimido con reclusión o prisión de 3 a 15 años el que:

- 1) Practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación, mientras se encuentre 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 5 a 25 años de reclusión o prisión.

ARTICULO 218. – Será reprimido con prisión de 1 a 6 años, el que ejecutase cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea.

Si el hecho produjese accidente, la pena será de 3 a 12 años de reclusión o prisión.

Si el accidente causase lesión a alguna persona, la pena será de 3 a 15 años de reclusión o prisión y si ocasionase la muerte, de 10 a 25 años de reclusión o prisión.

ARTICULO 219. – Será reprimido con prisión de 1 mes a 2 años:

- 1) El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;
- 2) El que condujese una aeronave, transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;
- 3) El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad;
- 4) El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;

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

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidentes o daños, la pena será de 6 meses a 4 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona se impondrá prisión de 2 a 10 años.

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

ARTICULO 220. – Será reprimido con prisión de 1 mes a 2 años:

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

2) El que desempeñe una función aeronáutica transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su habilitación.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 6 meses a 4 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

ARTICULO 221. - Será reprimido con prisión de 6 meses a 4 años:

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

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

3) El que efectuase vuelos estando bajo la acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 1 a 6 años; si resultase lesión o

muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

ARTICULO 222. – Ser reprimido con prisión de 6 meses a 4 años el que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas.

ARTICULO 223. – Será reprimido con prisión de 6 meses a 2 años el que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

ARTICULO 224. – Será reprimido con prisión de 3 meses a 1 año, el que no cumpliera con las obligaciones prescritas en el artículo 176 de este código.

ARTICULO 225. – Toda condena mayor de 6 meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por un plazo de 1 a 4 años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el reo se encuentre habilitado.

En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

ARTICULO 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.

TITULO XIV: PRESCRIPCION

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

(Inciso incorporado por art. 1° de la [Ley N° 22.390](#) B.O. 13/2/1981.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

(Nota Infoleg: Por art. 1° del [Decreto N° 3039/1973](#) B.O. 26/4/1973, se dispone que los aeroclubes podrán desempeñar actividad aérea comercial de carácter complementario, cuya regulación será regida por el artículo 234 del Código Aeronáutico y por dicho decreto.)

ARTICULO 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.

ARTICULO 236. – Comuníquese, publíquese, d se a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

