



## **Análisis preliminar del DNU 70/2023 (Parte Aerocomercial)**

Se analizan los artículos relacionados con la actividad aerocomercial contenidos en el citado DNU, que van desde el 178 al 248.

En base al análisis preliminar se genera la primera matriz de riesgo referente al impacto de los mismos a nuestra actividad y afiliados.

	IMPACTO DNU (POR ARTÍCULOS) EN AVIACIÓN CIVIL					Comentario sobre artículo
	Negativo	Regular	Positivo	Inocuo aparente	Sin analizar	
Artículo 178	X					Elimina ley de política aérea (política histórica de cielos soberanos)
Artículo 179	X					Elimina ley de transporte aerocomercial (beneficios línea de bandera estatal)
Artículo 180	X					Elimina ventajas de emergencia aerocomercial para línea de bandera
Artículo 181				X		
Artículo 182	X					Declara la actividad aerocomercial servicio esencial, afecta capacidad gremial
Artículo 183				X		
Artículo 184	X					Abre el control del espacio aéreo a los privados
Artículo 185	X					La república Argetina fomentará el libre acceso recíproco de circulación y operación de aeronaves de uso comercial y general
Artículo 186		X				
Artículo 187				X		
Artículo 188	X					Abre a los privados el negocio de la rampa
Artículo 189				X		
Artículo 190			X			
Artículo 191		X				solo va a causar mayor demanda de dólares por importación de aeronaves, aunque favorece a la aviación general, pero genera competencia en industria nacional de aviones general
Artículo 192			X			
Artículo 193			X			
Artículo 194				X		
Artículo 195					X	
Artículo 196					X	
Artículo 197				X		
Artículo 198				X		
Artículo 199				X		
Artículo 200				X		
Artículo 201				X		
Artículo 202				X		
Artículo 203			X			
Artículo 204	X					referencia a la esencialidad de los servicios aerocomerciales
Artículo 205	X					relacionado con la apertura del mercado aerocomercial
Artículo 206	X					quita una referencia específica a autorizaciones especiales de operación de empresas extranjeras
Artículo 207	X					Quita el requisito de nacionalidad Argentina a los explotadores de servicios aéreo
Artículo 208	X					Quita el requisito de nacionalidad Argentina a la mayoría accionaria de un transportador aéreo
Artículo 209		X				Quita el término concesión, por algo más permanente
Artículo 210		X				enuncia que el estado debe fomentar el libre mercado en las rutas
Artículo 211				X		
Artículo 212	X					hace más laxo la apertura a personal extranjero
Artículo 213	X					Se permite la utilización de aeronaves extranjeras en mercado interno con reciprocidad
Artículo 214				X		
Artículo 215	X					Libertad tarifaria que puede abrir paso al dumping
Artículo 216	X					Quita del medio a la autoridad para los acuerdos comerciales entre empresas
Artículo 217		X				Se quita al banco Nación como depositario de la garantía del operador
Artículo 218			X			
Artículo 219				X		
Artículo 220			X			
Artículo 221				X		
Artículo 222	X					Artículo nuevo pro cielos abiertos
Artículo 223	X					Se eliminan las audiencias públicas y la participación del estado en política tarifaria
Artículo 224				X		
Artículo 225	X					Libertad de matrículas con doble vigilancia (Favorece LATAM)
Artículo 226		X				
Artículo 227		X				Quita concepto de concesiones
Artículo 228	X					Quita la facultad de actuar con reciprocidad ante una aerolínea extranjera si su gobierno quita derechos a las nacionales
Artículo 229				X		
Artículo 230				X		
Artículo 231		X				Si bien antes no estaba escrito ahora establece que una investigación de la autoridad competente en accidentes no puede usarse como prueba.
Artículo 232				X		
Artículo 233				X		
Artículo 234				X		
Artículo 235				X		
Artículo 236				X		
Artículo 237				X		
Artículo 238				X		
Artículo 239		X				acota los hechos al espacio aéreo, antes era al territorio, o sea algo en superficie no entra?
Artículo 240				X		
Artículo 241					X	conceptos de multas
Artículo 242				X		
Artículo 243				X		
Artículo 244					X	sanciones
Artículo 245				X		
Artículo 246	X					sacarse de encima la línea aérea dando las acciones a sus empleados
Artículo 247	X					cede la mayoría accionaria y derecho a veto del estado en Aerolíneas Argentinas
Artículo 248	X					sacarse de encima la línea aérea dando las acciones a sus empleados

**DETALLE DE LOS ARTÍCULOS REFERIDOS A LA ACTIVIDAD  
AEROCOMERCIAL**

Los primeros artículos derogan 3 leyes importantes:

**TÍTULO IX - AEROCOMERCIAL**

ARTÍCULO 178.- Deróguese el Decreto - Ley N° 12.507/56.

## **POLITICA NACIONAL AERONAUTICA**

Fecha de sanción **12-07-1956**

Publicada en el Boletín Nacional del 18-Jul-1956

**Resumen:**

POLITICA NACIONAL EN MATERIA AERONAUTICA.

ARTÍCULO 179.- Deróguese la Ley N° 19.030.

## **TRANSPORTE AEROCOMERCIAL**

### **NORMAS DE APLICACION**

Fecha de sanción **07-05-1971**

Publicada en el Boletín Nacional del 27-Mayo-1971

**Resumen:**

NORMAS DE APLICACION PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS.  
MODIFICACION DEL DTO-LEY 12.507/56.

ARTÍCULO 180.- Deróguese el Decreto N° 1654/02.

## **TRANSPORTE AEROCOMERCIAL**

### **ESTADO DE EMERGENCIA**

Fecha de sanción **04-09-2002**

Publicada en el Boletín Nacional del 06-Sep-2002

**Resumen:**

DECLARASE EL ESTADO DE EMERGENCIA DEL TRANSPORTE AEROCOMERCIAL QUE SE DESARROLLA EN TODO EL TERRITORIO DE LA NACION ARGENTINA POR OPERADORES NACIONALES SUJETOS A LA COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD NACIONAL POR EL PLAZO DE VIGENCIA DE LA LEY NRO. 25561. DEROGASE LA RESOLUCION N° 47 DE FECHA 13 DE DICIEMBRE DE 2001 DEL EX-MINISTERIO DE TURISMO, CULTURA Y DEPORTE.

---

***A continuación, se realiza una comparación de los artículos modificados por el DNU referente al código aeronáutico vigente Ley N°17285.***

***En primer lugar, se enuncia el artículo vigente en el código actual, luego su modificación según el DNU. Los comentarios personales sobre los cambios y su impacto van en color azul. Resaltado en amarillo se evidencian cambios.***

---

Capítulo I - Código Aeronáutico (Ley N° 17.285)

**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.

ARTÍCULO 181.- Sustitúyase el artículo 1° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 1°.- Este Código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, **su mar territorial y aguas adyacentes** y el espacio aéreo que los cubre. El ámbito de aplicación de este Código se extiende asimismo a todos aquellos espacios en los que la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía, conforme a y en cumplimiento de los tratados internacionales de los que es parte. A reserva de los tratados internacionales vigentes para la República, la Argentina tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, su mar territorial y sus aguas adyacentes. El ámbito espacial aéreo mencionado en el presente y en los párrafos precedentes se denomina en adelante “espacio aéreo argentino.”

Explicación diferencia (no afecta):

- 1) **Por razones de coherencia y significación jurídica, los términos "aguas jurisdiccionales" deben ser reemplazados por aguas territoriales, que son aquellas que constituyen los espacios acuáticos denominados "mar territorial", lugares estos donde el Estado Nacional ejerce soberanía plena y exclusiva.**

Que se pierde: referencia a la aviación civil e implicancias funcionales.

**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.

ARTÍCULO 182.- Sustitúyase el artículo 2° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 2°.- **La aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial.** A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea **y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general.** Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia, quedan excluidas de la aplicación de esta Ley. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, le serán aplicables también a las aeronaves militares, y las operadas por las fuerzas de seguridad. La aeronáutica civil en la REPÚBLICA ARGENTINA se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias. Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, 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.”

#### Cambios

- 1) Establece que la aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial (implicancias en huelgas)
- 2) Amplia los alcances del código a relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general (¿hace que el código abarque otros negocios asociados?)

**ARTICULO 3°** – El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el **territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo** que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

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

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

ARTÍCULO 183.- Sustitúyase el artículo 3° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 3°.- El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el **espacio aéreo argentino**, 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.”

Explicación diferencia (no afecta):

- 1) El espacio aéreo es la parte de la atmosfera regulada por un Estado en particular. El espacio aéreo comprende tanto la superficie atmosférica que hay tanto sobre agua como sobre tierra.

**ARTICULO 13. – Los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado nacional.**

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

Sin embargo, ésta podrá, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquéllos.

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

ARTÍCULO 184.- Sustitúyase el artículo 13 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 13.- Los servicios esenciales de navegación aérea serán prestados conforme la reglamentación vigente. **La autoridad regulatoria y de contralor fiscalizará a los prestadores de los servicios de navegación aérea, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados.** Los servicios estarán sujetos al pago de tasas, conforme reglamentación vigente. La defensa del espacio aéreo y su control policial es potestad exclusiva del Poder Ejecutivo Nacional.”

NOTA: Corre al estado de la exclusividad del control de tránsito aéreo, abriéndolo a manos privadas, generando una posible heterogeneidad funcional, si varios privados se hacen cargo de diversas áreas. Afecta a EANA.

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

ARTÍCULO 185.- Sustitúyase el artículo 18 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 18.- Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves tripuladas o no tripuladas extranjeras deben estar provistas de documentación de ley, en el formato que disponga la autoridad aeronáutica y de los seguros obligatorios establecidos por ley y reglamentación vigente. Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de éstos. La República Argentina fomentará el libre acceso recíproco de circulación y operación de aeronaves de aviación general y comercial.”

- 1) Pasa de enunciar específicamente que certificados se requieren a decir los que disponga la autoridad
- 2) Enuncia el fomento del libre acceso recíproco de aeronaves de aviación general y comercial.

**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.

ARTÍCULO 186.- Sustitúyase el artículo 21 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

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

- 1) Se quita la condición de “excepcionalidad” de la dispensa establecida por este artículo

**ARTICULO 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 187.- Incorpórese como segundo párrafo al artículo 29 de la Ley N° 17.825 y sus modificatorias el siguiente:

“Los lugares aptos denunciados no son aeródromos. La operación se realizará siempre bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave que operen en, desde o hacia ellos.”

- 1) Se incorpora el párrafo

ARTÍCULO 188.- Incorpórese como artículo 29 bis a la Ley N° 17.285 y sus modificatorias el siguiente:

“ARTÍCULO 29 bis.- Los servicios aeroportuarios en la República Argentina, serán regulados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica reglamentará la prestación de los servicios esenciales aeroportuarios, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Se considera como servicio aeroportuario a todo aquel prestado en el ámbito de un aeropuerto, con excepción de los servicios de navegación aérea tratados en el capítulo respectivo. Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en general.”

- 1) Este artículo abre el negocio de rampa, afecta a Intercargo.

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

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

ARTÍCULO 189.- Sustitúyase el artículo 34 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

ARTÍCULO 34.- Si con posteridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo se comprobare un delito o una infracción a la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este código, violando la seguridad operacional, el propietario del aeródromo, la autoridad o un tercero interesado, intimará al infractor la eliminación del obstáculo. El intimado deberá, a su exclusivo costo e inmediatamente eliminarlo e indemnizar todos los daños ocasionados.”

- 1) En esencia es lo mismo, solo que permite que un tercero interesado genere también la acción correctiva.

**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.

ARTÍCULO 190.- Sustitúyase el artículo 36 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:



“ARTÍCULO 36.- Se consideran aeronaves **tripuladas y no tripuladas** los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.”

- 1) **Contempla Drones, nada más.**

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

Para ello se requiere que:

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

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

ARTÍCULO 191.- Sustitúyase el artículo 42 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 42.- Podrá inscribirse provisoriamente, a nombre del comprador, toda aeronave adquirida mediante cualquier tipo de contratos celebrados en el país o en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserve el dominio de la aeronave hasta el pago total del precio de venta, el cumplimiento del plazo o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que:

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

**1) facilita la adquisición de aeronaves para aviación general, eximiendo el límite mayor a 6 toneladas.**

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

ARTÍCULO 192.- Sustitúyase el artículo 45 de la ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 45.- En el Registro de Aeronaves se inscribirán **por medios electrónicos o en el formato que disponga la autoridad aeronáutica:**

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. 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas. 6) Los contratos de locación de aeronaves **y todos aquellos que resulten oponibles a terceros.** 7) **En general toda inscripción o anotación de cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.”**

1) agrega el trámite por medios electrónicos y en el punto 4) elimina la referencia al certificado de aeronavegabilidad. En punto 6 se agrega “y todos aquellos oponibles a terceros”, se cambia el punto 7) de cuestiones específicas a algunas más generales.

**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.

ARTÍCULO 193.- Sustitúyase el artículo 47 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 47.- El Registro Nacional de Aeronaves es público y **estará disponible para su acceso a través de medios electrónicos.**”

- 1) Este punto es positivo, quita burocracia.

**ARTICULO 48.** – Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

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

ARTÍCULO 194.- Sustitúyase el artículo 48 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

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

- 1) Si se trata de una persona humana, tener domicilio **legal** en la República;
- 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos exceden de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio **legal** 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.”

- 1) Cambia domicilio real por legal en puntos 1 y 2, el 3 se mantiene ya con legal.

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

ARTÍCULO 195.- Sustitúyase el artículo 50 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 50.- La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 45 incisos 1°, 2°, 6° y 7°, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.”

1) Cambia inciso 7° por 8° (ver)

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

ARTÍCULO 196.- Sustitúyase el artículo 51 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 51.- Los actos y contratos mencionados en el artículo 45 incisos 1°, 2° y 6°, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán ser formalizadas por instrumento público o ante la autoridad consular argentina.”

1) Quita el inciso 8° y no lo reemplaza por el 7° (ver)

**ARTICULO 52.** – Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al artículo 41 de este código.

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

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

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

ARTÍCULO 197.- Sustitúyase el artículo 52 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 52.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas y garantizadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al artículo 41 de este código. Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro. No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme al artículo 42 **y concordantes de este código**, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas. Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronaves serán instalados y el uso que se haga de aquéllos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.”

1) **Cambia 43 por concordantes**

**ARTICULO 60. – Tendrán privilegio sobre la aeronave:**

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

ARTÍCULO 198.- Sustitúyase el artículo 60 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 60.- Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- 1) Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.
- 2) Los créditos **derivados de tasas y tributos relacionados con la aviación civil** limitándose al período de **dos años** anteriores a la fecha del reclamo del privilegio.
- 3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.
- 4) Los créditos por **reparaciones extraordinarias** hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje.
- 5) Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.”

1) cambia servicios por tasas de servicios

2) En punto 4 cambia aprovisionamiento y reparaciones por reparaciones extraordinarias

**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.

ARTÍCULO 199.- Sustitúyase el artículo 63 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 63.- Los privilegios se extinguen:

1) Por la extinción de la obligación principal.

2) Por el vencimiento del plazo de **dos años** 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.”

1) Cambia de uno a dos años el plazo del punto 2

ARTÍCULO 200.- Sustitúyase el nombre del CAPITULO IX del TITULO IV: AERONAVES, de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

CAPITULO IX: CONTRATOS SOBRE AERONAVES.

**ARTICULO 68.** – **El contrato de locación de aeronaves produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario.**

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

ARTÍCULO 201.- Sustitúyase el artículo 68 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 68.- Las formas y tipos de contratos sobre aeronaves se rigen por el principio de la libertad contractual y serán válidos entre partes. Los contratos en que las partes acuerden, expresamente, transferir la calidad de explotador deben ser realizados por escrito e inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves, a los fines de los artículos 66 y 67 de este código.”

- 1) Le quitan el carácter automático de ceder la explotación de la aeronave al locatario, sino está especificado.

**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.)*

ARTÍCULO 202.- Sustitúyase el artículo 74 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 74.- Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el espacio aéreo argentino 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.”

- 1) Cambia, a mi criterio erróneamente territorio o aguas jurisdiccionales por espacio aéreo (no quedan despojos en el espacio aéreo, -sobre el territorio-)

**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.

ARTÍCULO 203.- Sustitúyase el artículo 79 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 79.- Toda aeronave tripulada 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. En las aeronaves no tripuladas el piloto a distancia será el comandante de aquellas. Las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial.”

- 1) Se agrega la figura del comandante de un dron

## TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL

### CAPITULO I: GENERALIDADES

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

ARTÍCULO 204.- Sustitúyase el artículo 91 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 91.- El concepto aeronáutico comercial comprende los servicios **esenciales** de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.”

- 1) Agrega el término esencial, sin definir su alcance.

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

ARTÍCULO 205.- Sustitúyase el artículo 95 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 95.- La explotación de toda actividad comercial aérea requiere autorización previa, conforme a las prescripciones de este código y su reglamentación. **Cuando la autorización fuera a empresas de bandera extranjera la misma deberá sujetarse a las normas y Acuerdos internacionales de los que la Nación Argentina sea parte. A su vez el Poder Ejecutivo procurará obtener principios de reciprocidad.**”

- 1) Se quita la palabra concesión, dejando sólo autorización, y se habla de Aerolíneas extranjeras.



## 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.

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

ARTÍCULO 206.- Sustitúyase el artículo 97 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 97.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno será realizada por personas humanas o sociedades que se ajusten a las prescripciones de este código.”

- 1) Se elimina la restricción del cabotaje para empresas extranjeras

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

ARTÍCULO 207.- Sustitúyase el artículo 98 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 98.- Las personas humanas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben acreditar domicilio legal en la República.”

- 1) elimina el requisito de que el explotador debe ser argentino, y solo deja el domicilio legal (no real) en Argentina

**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 empresa debe estar en la República.
- 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República.
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más unos por lo menos de los socios deben ser argentinos con domicilio en la República y poseer la mayoría del capital social;

4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República. Las transferencias de estas acciones sólo podrán efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.

- 2) *(Nota Infoleg: Por art. 1° del [Decreto N° 52/1994](#) B.O. 21/1/1994, se dispone que la previsión del artículo 99 inciso 4 del Código Aeronáutico, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República Argentina, comprende a las personas físicas y jurídicas argentinas, con domicilio real en la República.)*
- 3) *(Nota Infoleg: Por art. 1° del [Decreto N° 204/2000](#) B.O. 7/3/2000, se suspende la aplicación del Decreto N° 52/1994 por el término de 180 días hábiles administrativos a contar a partir del día siguiente al de publicación de aquel decreto.)*
- 4) *(Nota Infoleg: por art. 10 del [Decreto N° 1012/2006](#) B.O. 8/8/2006 se restablece la vigencia del Decreto N° 52/1994)*

5) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos.

ARTÍCULO 208.- Sustitúyase el artículo 99 de la ley de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 99.- Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes argentinas aplicables y vigentes, sujetas a la reglamentación aeronáutica y condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

- 1) Tener domicilio permanente de la empresa en la República,
- 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas humanas con domicilio legal en la República,
- 3) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos con domicilio legal en la REPÚBLICA ARGENTINA.”

1) Se quita el requisito de nacionalidad Argentina a la mayoría accionaria.

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

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

ARTÍCULO 209.- Sustitúyase el artículo 102 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 102.- Los servicios de transporte aéreo regular o no regular serán ejecutados por empresas autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional. El procedimiento para la tramitación de las autorizaciones será fijado por la autoridad competente de manera eficaz y digitalmente y deberá prever la posibilidad de prórroga de los plazos de estas autorizaciones.”

1) Se quita el término **concesión** y se reemplaza por **serán ejecutados por**

**ARTICULO 104.** – La concesión para operar en una ruta no importa exclusividad.

ARTÍCULO 210.- Sustitúyase el artículo 104 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 104.- La autorización para operar en una ruta no importa exclusividad. **Las autoridades competentes promoverán reglas de sana competencia, conforme los principios de libertad de mercado.**”

1) Se agrega lo amarillo

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

ARTÍCULO 211.- Sustitúyase el artículo 105 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 105.- No se otorgará autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico - financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeropuertos, aeródromos, **y cualquier lugar apto denunciado**, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.”

1) **Agrega lo amarillo**

**ARTICULO 106.** – En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

ARTÍCULO 212.- Sustitúyase el artículo 106 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 106.- En los servicios aerocomerciales el personal que desempeña funciones aeronáuticas deberá ser argentino. **El Poder Ejecutivo Nacional podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.**”

1) **Un poco más laxo la excepción, y deja abierto ese lapso a la arbitrariedad del PEN.**

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

*(Nota Infoleg: Por art. 16. del [Decreto N° 2836/1971](#) B.O. 13/8/1971, se dispone que 'las aeronaves afectadas a los servicios de trabajo aéreo deberán tener matrícula nacional argentina. Sin embargo, el explotante podrá solicitar la aplicación del artículo 107 del Código Aeronáutico, en las circunstancias contempladas en el mismo'.)*

ARTÍCULO 213.- Sustitúyase el artículo 107 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 107.- Las aeronaves afectadas a los servicios aerocomerciales y de aviación general deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, el Poder Ejecutivo Nacional permitirá la utilización de aeronaves de matrícula extranjera. Cuando esto ocurre el Poder Ejecutivo Nacional procurará obtener principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional donde se garantice que dichas aeronaves serán tripuladas, asistidas y mantenidas por personal argentino, con las autorizaciones de ley.”

- 1) Se permite la operación a aeronaves que no sean LV

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

ARTÍCULO 214.- Sustitúyase el artículo 108 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 108.- La autoridad aeronáutica, ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil o el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional que en el futuro la sustituya o reemplace, será única y establecerá o adoptará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. **Dicha autoridad entiende y regula la totalidad de los Anexos Técnicos de los Convenios internacionales sobre la materia.**”

- 1) Unifica el control de la normativa del transporte aéreo a la ANAC, SUBORDINA A TODO LO QUE REGULA AVIACIÓN BAJO ELLA.

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

ARTÍCULO 215.- Sustitúyase el artículo 109 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 109.- La aprobación de los itinerarios, frecuencias, capacidad del sistema y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular interno e internacional en todos los casos, serán sometidos a autorización previa del poder ejecutivo nacional. Las tarifas son libremente dispuestas por las empresas y sin ninguna restricción. Estas deberán ser registradas ante la autoridad competente al solo efecto de dar a conocer los términos, condiciones, penalidades y restricciones de cada una de ellas. Se entenderá por tarifa la contraprestación que recibe el transportador a cambio de servicio de transporte. Se excluye de dicho término, todo impuesto, tasa y/o penalidad que deba abonar el pasajero.”

- 1) Libertad de tarifas por el operador

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

*(Nota Infoleg: Por art. 2° del [Decreto N° 1401/1998](#) B.O. 17/12/1998, se dispone que para poder aprobarse las propuestas de operación en código compartido o explotación conjunta en los términos del Artículo 110 del Código Aeronáutico, los explotadores deberán ser titulares de las autorizaciones o concesiones que les permitan realizar el servicio aéreo de que se trate.)*

ARTÍCULO 216.- Sustitúyase el artículo 110 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 110.- Los acuerdos empresarios de impacto operativo que impliquen compartir códigos de comercialización, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, estarán regidos por la Ley de Defensa de la Competencia.”

- 1) Se cambia en los acuerdos de empresas la autorización de la autoridad por la ley de libre competencia.

**ARTICULO 112.** – Toda empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 217.- Sustitúyase el artículo 112 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 112.- Toda empresa a la que se hubiese otorgado una autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará a la orden de la autoridad aeronáutica. La caución se extingue en un cincuenta por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios autorizados y el resto una vez transcurrido un año a partir del momento indicado, siempre que la autorizada haya cumplido eficientemente sus obligaciones. El incumplimiento de las obligaciones que establece la autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto a cuenta de la autoridad aeronáutica.”

- 1) Se quita el banco nación como entidad depositaria, y se otorgan otros criterios para la disposición de la suma depositada.

## SECCION B: Transporte de pasajeros

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

ARTÍCULO 218.- Sustitúyase el artículo 113 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 113.- El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito **o con formato electrónico**. Cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares dicho contrato se prueba con el billete de pasaje escrito **o digital.**”

- 1) **Contempla prueba digital de boleto**

## SECCION C: Transporte de equipajes

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

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

ARTÍCULO 219.- Sustitúyase el artículo 116 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 116.- El transporte de equipajes registrados, se prueba con el talón de equipajes que el transportador deberá expedir con doble ejemplar por escrito o digitalmente; uno de éstos será entregado al pasajero y el otro lo conservará el transportador. **No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.**”

- 1) **Se agrega lo amarillo**

## SECCION D: Transporte de mercancías

**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.

ARTÍCULO 220.- Sustitúyase el artículo 120 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 120.- La carta de porte debe ser extendida en triple ejemplar en formato físico o electrónico; 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.”

1) Inocuo, se agrega formato electrónico

#### 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.

ARTÍCULO 221.- Deróguese la Sección E: Transporte de Carga Postal en sus artículos 125, 126 y 127.

Se deroga la sección E y sus artículos: 125, 126 y 127

#### CAPITULO III: SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

ARTÍCULO 222.- Incorpórese como artículo 128 bis a la Ley N° 17.285 y sus modificatorias el siguiente:

“ARTÍCULO 128 bis.- El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará y llevará adelante una política de aviación civil que permita su crecimiento, bajo los principios de la seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros estados. En el marco de los permisos aerocomerciales internos e internacionales, la República Argentina fomentará entre los operadores aerocomerciales nacionales y extranjeros el libre acceso recíproco a los mercados aerocomerciales y la conectividad internacional y de cabotaje.”

1) Artículo nuevo



**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 del Poder Ejecutivo.

El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda.

La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 223.- Sustitúyase el artículo 129 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 129.- Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo.

El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de autorizaciones donde se analice la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda, conforme a los principios de libertad de mercado y/o los acuerdos bilaterales o multilaterales suscriptos.

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, en todos los casos, serán sometidas a la aprobación operativa previa de la autoridad aeronáutica.”

- 1) Elimina las audiencias públicas
- 2) Se elimina la injerencia en tarifas del estado

ARTÍCULO 224.- Incorporase como artículo 130 bis a la Ley N° 17.285 y sus modificatorias el siguiente:

“ARTÍCULO 130 bis.- Atento la integridad y autonomía establecidas para la navegación y comercio aéreo y la propia operatoria comercial de la industria en el orden interno e internacional, la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero.”

- 1) Artículo nuevo

## 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.

ARTÍCULO 225.- Sustitúyase el artículo 131 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

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

- 1) Reunir los requisitos establecidos en el 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 o con aeronaves de matrícula extranjera, sujeto a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional.”

- 1) Se agrega lo amarillo

## 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.
- 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.
- 4) Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización, o la continuidad de los servicios.
- 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6) Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.
- 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en el territorio nacional y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.
- 9) Calificar, conforme la ley vigente en materia de 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.
- 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo nacional.

(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.)

ARTÍCULO 226.- Sustitúyase el artículo 133 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 133.- Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad competente. Al efecto le corresponde:

1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones, Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, y demás normas que en su consecuencia se dicten.

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

3) Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no 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 autorización.

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

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

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

7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, **para garantizar el cumplimiento de la sana competencia y la adecuada protección de los derechos de los usuarios.**

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

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

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

11) La autoridad aeronáutica procurará activamente detectar y someter a fiscalización a los explotadores u operadores clandestinos, entendiéndose por tales a quienes operen al margen de la normativa aeronáutica vigente. A tal fin, podrán afectarse recursos propios o bien requerir el auxilio de las Fuerzas de Seguridad federales o provinciales, que en todos los casos deberán brindarlo.”

- 1) Cambia fiscalizadas por la autoridad aeronáutica por la autoridad competente
- 2) Quita el control del precio en su punto 7)
- 3) Agrega el punto 11)

## CAPITULO VI: SUSPENSION Y EXTINCION DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ARTÍCULO 227.- Sustitúyase el nombre del CAPITULO VI del TITULO VI:  
AERONAUTICA COMERCIAL de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:  
CAPITULO VI: SUSPENSION Y EXTINCION DE LAS AUTORIZACIONES.

- 1) Se elimina el concepto de concesiones.

**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.
- 4) Si la empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- 5) Si la concesión o autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 96 de este Código.
- 6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos 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 no subsistiesen los motivos de interés público que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización.

10) Si se tratase de un transportador extranjero y el gobierno del país de su bandera no confiriese a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquél.

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

Cuando a juicio de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1° al 10 que motiven 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.)*

ARTÍCULO 228.- Sustitúyase el artículo 135 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 135.- Las autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá cancelar la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

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

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

3) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica.

4) Si la empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.

5) Si la 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 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 en los incisos precedentes que motiven 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.”

1) modifica el punto 9) quitando las razones de interés publico

2) quita el punto 10 que habla de reciprocidad

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

ARTÍCULO 229.- Sustitúyase el artículo 137 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 137.- Antes de la cancelación de la autorización, debe garantizarse la debida participación al interesado, a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva, la cual deberá garantizar el ejercicio del derecho de defensa y el control judicial suficiente”

1) Inocuo

## CAPITULO VII: SUBVENCIONES

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

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

*(Nota 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'.)*

ARTÍCULO 230.- Sustitúyase el artículo 138 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 138.- El Poder Ejecutivo podrá subvencionar la demanda de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación. Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tengan igual carácter.”

- 1) No cambia, en esencia

## 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.

ARTÍCULO 231.- Sustitúyase el artículo 185 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 185.- Todo accidente o incidente de aviación será investigado por la autoridad competente e independiente de investigación técnica de accidentes de aviación, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición. **Dicha investigación no puede asignar responsabilidad o culpa ni es admisible como prueba judicial.**”

- 1) ¿La investigación de un accidente, sus conclusiones por la autoridad competente no son admisible como prueba judicial???

**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.

ARTÍCULO 232.- Sustitúyase el artículo 186 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:



“ARTÍCULO 186.- Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente o incidente 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 primera autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad competente en materia de investigación técnica de accidentes de aviación, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.”

1) Inocuo

**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.)*

ARTÍCULO 233.- Sustitúyase el artículo 187 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 187.- La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente, evitará que en los mismos y en las zonas donde puedan haberse dispersado, intervengan personas no autorizadas. La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad competente en materia de investigación de accidentes de aviación. La intervención de aquella autoridad no impide la acción judicial ni la intervención policial, coordinadas, 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.”

1) No parece relevante el cambio

**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.)*

ARTÍCULO 234.- Sustitúyase el artículo 188 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 188.- Toda persona está obligada a ser entrevistada por la autoridad competente en materia de investigación de accidentes, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.”

1) Inocuo

**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.

ARTÍCULO 235.- Sustitúyase el artículo 189 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 189.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad competente en materia de investigación de accidentes de aviación, 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.”

1) Inocuo, no parecen relevantes los cambios

**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.

ARTÍCULO 236.- Sustitúyase el artículo 190 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 190.- Las aeronaves privadas extranjeras que sufran accidentes en el espacio aéreo argentino y las aeronaves privadas argentinas que sufran accidentes en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.”

1) Inocuo

**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 soberana, están regidos por las leyes de la Nación Argentina y ser n 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 l o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.

ARTÍCULO 237.- Sustitúyase el artículo 199 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 199.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre el espacio aéreo argentino o donde ningún estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes de la Nación Argentina y serán juzgados por sus tribunales. Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación, en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina, sobre territorio extranjero, si se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado argentino o de personas domiciliadas en el o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.”

1) No parece haber grandes cambios

**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.

ARTÍCULO 238.- Sustitúyase el artículo 200 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 200.– En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo en el espacio aéreo argentino, 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.”

1) No parece haber grandes cambios

**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.

ARTÍCULO 239.- Sustitúyase el artículo 201 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 201.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera en el espacio aéreo argentino están regidos por la ley del pabellón y serán juzgados por sus tribunales.”

- 1) Acota a los hechos ocurridos en espacio aéreo, y antes era territorio, o sea, el espacio aéreo es parte del territorio, pero lo ocurrido en superficie no es necesariamente parte del espacio aéreo.

## 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.

ARTÍCULO 240.- Sustitúyase el artículo 202 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 202.- La fiscalización del espacio aéreo, infraestructura aeronáutica y demás servicios y lugares aeronáuticos en el espacio aéreo argentino, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la materia estrictamente policial.”

1) Inocuo

## 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 cien millones de pesos (\$ 100.000.000).

c) Para los titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas hasta la suma de cuatro millones de pesos (\$ 4.000.000).

Los importes de los precedentes incisos b) y c) se considerarán automáticamente modificados en función de la variación que se 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, entre el 1 de diciembre de 1980 y el mes inmediato anterior al de la comisión de la infracción.

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

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

ARTÍCULO 241.- Sustitúyase el artículo 208 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 208.- El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil. Hasta que ello ocurra estará vigente el actual sistema de infracciones. Este reglamento deberá prever que las infracciones por inobservancia de este código, las leyes vigentes y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán sancionadas con:

- i. Apercibimiento,
- ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción,
- iii. Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica,
- iv. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo,
- v. Retiro de las autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales. Con relación al monto de las Multas se establece:

a. Para las infracciones en el transporte aéreo comercial de 10 hasta la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor.

b. Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que cuenten con poder de policía delegado, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, considerando la gravedad de la infracción y antecedentes del infractor.

c. Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea; y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO.

d. Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta Cincuenta (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor. La Autoridad Aeronáutica, se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50%) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue. Dicha conducta, resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante. Se entiende con poder de policía delegado a aquellas personas humanas u organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados.”

1) No se analizó

**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.

ARTÍCULO 242.- Sustitúyase el artículo 209 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 209.- Las faltas previstas en este Código y su reglamentación, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica.”

1) Quita al PEN del medio y deja todo en la autoridad aeronáutica

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

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

ARTÍCULO 243.- Sustitúyase el artículo 210 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 210.- La investigación de las faltas o infracciones previstas en este Código y/o en la reglamentación vigente estará a cargo de la autoridad aeronáutica. El procedimiento a seguir ante la comprobación de los hechos será de carácter sumario y escrito, asegurando la existencia de dos instancias y la garantía del debido proceso y derecho de defensa del supuesto infractor. La autoridad aeronáutica establecerá los aspectos del procedimiento a seguir ante la comprobación o investigación de los hechos, así como la aplicación e imposición de sanciones y sus apelaciones. Se deberá garantizar el ejercicio de defensa y la debida participación del supuesto infractor desde el principio de las actuaciones, ya sea de manera escrita u oral.”

1) **Aparente inocuo**

**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 \$500.000 en el caso del transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción.

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

3) Inhabilitación definitiva.

4) Inhabilitación temporaria que supere los 15 días.

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

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

Los montos previstos en los incisos 1° y 2° se actualizarán semestralmente en función de la variación que se opere en el índice del nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos o el organismo que lo sustituyere, a partir del 1 de diciembre de 1980.

El recurso 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.)*

ARTÍCULO 244.- Sustitúyase el artículo 215 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:



“ARTÍCULO 215.- Serán recurribles ante la Justicia Federal en lo Contencioso Administrativo, una vez agotada la vía administrativa ante la autoridad aeronáutica, toda sanción, inhabilitación de certificados de idoneidad y/o habilitaciones, suspensión o retiro de autorizaciones. Todos estos recursos y acciones que seguirán el trámite de juicio ordinario. El recurso deberá interponerse dentro de los 15 días de notificado el acto administrativo. En el caso de hechos ilícitos que puedan importar actos punibles deberá intervenir la Justicia Federal en lo Criminal y Correccional competente para entender en las acciones penales.”

1) No analizado

## 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.

ARTÍCULO 245.- Sustitúyase el artículo 231 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 231.- En la circulación aérea dentro del espacio aéreo argentino, 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.”

1) Sin cambios relevantes

Capítulo II – Rescate de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas por el Estado Nacional (Ley N° 26.412)

**ARTÍCULO 4º** — Autorízase la cesión a los empleados de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. por hasta un máximo del DIEZ POR CIENTO (10%) del paquete accionario de las respectivas empresas, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

ARTÍCULO 246.- Sustitúyase el artículo 4º de la Ley N° 26.412 y sus normas modificatorias y complementarias.

“ARTÍCULO 4º.- Autorízase la cesión, parcial o total, del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas, a los empleados de las respectivas empresas de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.”

1) Cesión del paquete accionario a los empleados

**ARTÍCULO 9º** — En ningún caso el Estado nacional cederá la mayoría accionaria de la sociedad, la capacidad de decisión estratégica y el derecho de veto en las decisiones de la misma.

ARTÍCULO 247.- Deróguese el artículo 9º de la Ley N° 26.412.

1) Renuncia al control del estado de la línea de bandera

Capítulo III – Utilidad Pública de Aerolíneas Argentinas (Ley N° 26.466)

**ARTÍCULO 5º** — Autorízase la cesión de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las Empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus controladas hasta un máximo del diez por ciento (10%) de sus paquetes accionarios, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

ARTÍCULO 248.- Sustitúyase el artículo 5º de la Ley N° 26.466, por el siguiente:

“ARTÍCULO 5º.- Autorízase la cesión total o parcial de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A., Aerohandling S.A.) de conformidad con el Programa de Propiedad Participada. La cesión de los nuevos derechos se prorrateará entre los empleados que decidan participar en dicho programa de ampliación. Los empleados que participen de más de una de estas empresas deberán optar por su participación en una de ellas.”

1) Cesión a los empleados de las acciones