



CLAC/CE/102-NI/02

08/12/22

CENTÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(Reunión virtual, 14 de diciembre de 2022)

Cuestión 7 del

Orden del Día: Otros Asuntos

Proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano elaborado por ALADA

Antecedentes.

1. La Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial, ALADA ha enviado a la Secretaría de la Comisión el PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO LATINO AMERICANO (versión 2022), que fuera aprobado por unanimidad en la Asamblea General de dicha Asociación el pasado 27 de octubre de 2022.
2. La ALADA ha informado que el trabajo de elaboración del Código tiene autoría de un numeroso grupo de miembros de ALADA y de la región, y que reemplaza a la primera versión del Código realizada el año 1985.

Desarrollo.

3. El objeto del envío se enmarca en la permanente colaboración de ALADA para con los objetivos de la Comisión y posibilitar a los Estados miembros de la CLAC una eventual fuente de consulta para las modernizaciones de las legislaciones internas.
4. Además, el propósito del proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano es posibilitar desarrollar en el futuro una ley única que contribuya a la unificación de las normas de fondo de la aviación civil latinoamericana.
5. Se adjunta el PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO LATINO AMERICANO (Versión 2022), el cual también estará disponible en la página web de la CLAC, miembros, documentos de referencia, comunicaciones de organismos internacionales y otros Estados.

Medidas propuestas

6. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la información presentada.

ASOCIACION LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL**ALADA****PROYECTO DE CODIGO AERONAUTICO LATINO AMERICANO****(Versión 2022)**

(Aprobada por unanimidad en la XXXVIIa. Asamblea General de ALADA, realizada el 27 de octubre de 2022)

TITULO I**DISPOSICIONES PRELIMINARES**

Art. 1.- El presente Código regirá la Aeronáutica Civil en todo el territorio nacional. Se entiende por Aeronáutica Civil el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado estarán comprendidas en las disposiciones de este Código, solamente cuando normas expresas así lo determinen.

Art. 2.- Si alguna cuestión no estuviese prevista por este Código se resolverá por aplicación de las leyes aeronáuticas y reglamentos complementarios correspondientes al Estado, del Tribunal de la causa, por los usos y costumbres aeronáuticos y por las leyes análogas de ese Estado. Si aún la solución fuese dudosa, se recurrirá a los principios generales del derecho aeronáutico; y, finalmente, a los principios generales del derecho común, teniéndose en especial consideración en todos los supuestos del presente artículo, las circunstancias del caso.

Art. 3.- El conocimiento y decisión de las causas que versen sobre las materias objeto del presente Código, será la jurisdicción y competencia de los Tribunales de los Estados de conformidad con lo que establezcan sus respectivas leyes de organización y procedimientos judiciales.

Art. 4.- El conocimiento y decisión de las controversias que versen sobre las indemnizaciones y/o remuneraciones a que se refiera el Título "Del Socorro" cuando el auxilio haya sido prestado en lugar donde ningún Estado ejerza soberanía, corresponderá a los Tribunales del país de matrícula de la aeronave que presta el socorro o a sus similares de la aeronave socorrida. Pero iniciada que sea la acción ante uno de ellos se pierde el derecho de intentarla ante el otro, haya o no decisión definitiva en el primero.

TITULO II

DE LA CIRCULACION AEREA

Art. 5.- De las autoridades aeronáuticas de los Estados Signatarios regularán el tránsito seguro y ordenado de las aeronaves civiles y de Estado, mediante normas de circulación aérea.

El Tránsito de las aeronaves civiles en misión no comercial será libre, siempre que respeten las disposiciones de este Código.

Art. 6 .- Nadie podrá, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave efectuado de acuerdo a las normas vigentes. Sin embargo, si le produjere daño, tendrá derecho a indemnización.

Art. 7.- La aeronavegación dentro o a través de las fronteras de cada Estado Signatario, debe efectuarse en las condiciones y por las aerovías fijadas por sus autoridades aeronáuticas, de manera uniforme para las aeronaves matriculadas de los Estados Signatarios.

Art. 8.- Los vuelos internacionales sólo podrán efectuarse despegando de o aterrizando en aeropuertos internacionales expresamente designados a tal fin por el Estado donde se cumplirán las formalidades de fiscalización que en cada caso corresponda.

Art. 9.- Las aeronaves en misión no comercial y las sanitarias podrán ser dispensadas de la obligación que prescribe el artículo anterior, mediante previa autorización o aviso, según la urgencia que el caso requiera.

Art. 10.- Excepto en caso de fuerza mayor o en que mediare la autorización a que se refiere el artículo anterior, si una aeronave de un Estado extranjero aterrizara violando la obligación que establece el artículo (*) , deberá observarse el siguiente procedimiento:

1) Tratándose de aeródromos o propietarios de carácter privado, su propietario y el comandante de la aeronave deben comunicar el aterrizaje a la autoridad más próxima, con especificación de la matrícula de la aeronave y el nombre y domicilio del explotador y del comandante de la misma. Este último no podrá desplazar la aeronave hasta tanto no haya sido autorizado a hacerlo por la autoridad competente. En este último caso, el propietario del aeródromo o del inmueble no podrá impedir la continuación del vuelo.

2) Tratándose de un aeródromo o zona bajo jurisdicción militar, regirán las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior, sin perjuicio de las verificaciones que por razones de seguridad entiendan necesario efectuar las autoridades militares respecto de las aeronaves y de las personas o cosas transportadas.

Art. 11 .- Ninguna aeronave podrá circular por el espacio aéreo del Estado u operar en ellos sin reunir los recaudos siguientes:

- 1) Tener marcas de nacionalidad y matrícula correspondientes al Estado de su inscripción.
- 2) Llevar la documentación que establezcan las normas internacionales vigentes y la reglamentación respectiva.

Art. 12.- El transporte aéreo de cosas que impliquen peligro para la seguridad del vuelo, deberá realizarse únicamente con arreglo a las normas internacionales que rigen dicho transporte.

TITULO III
DE LA INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I

CONCEPTO Y CONTENIDO

Art. 13.- La Infraestructura es el conjunto de instalaciones y servicios esenciales para la aeronáutica civil que, en la superficie terrestre y en el espacio exterior, garantizan su desenvolvimiento seguro y ordenado.

Art . 14 .- La Infraestructura se integra con los servicios de control del espacio aeronáutico y del tránsito aéreo; con la seguridad y la facilitación; con los aeródromos y aeropuertos y sus respectivos servicios; con el conjunto de la actividad aeroportuaria y con las restricciones al dominio en las cercanías de aeródromos y aeropuertos y en beneficio de la aeronáutica civil.

Su principal objeto es garantizar el seguro y ordenado desplazamiento de las aeronaves por el espacio aeronáutico y el cumplimiento de los niveles de seguridad de la aeronáutica civil, tanto en el orden interno cuanto en el internacional y según los criterios técnicos fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional.-

CAPITULO II

SERVICIOS DE CONTROL DEL ESPACIO AERONAUTICO Y DE TRANSITO AEREO Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Art. 15 .- Los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo son los que integran el conjunto de operaciones realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, que tienen por objeto mantener el orden y la seguridad del espacio aeronáutico y de la aeronavegación, entre los cuales se cuentan las radio-comunicaciones aeronáuticas y radio-ayudas a la aeronavegación, informes meteorológicos, satelitales y los servicios de balizamientos diurnos y nocturnos.

Art. 16.- Los servicios aeroportuarios son el conjunto de actividades prestadas en el aeropuerto para la atención de la llegada, salida, espera, guarda y reparación de aeronaves; de la llegada, salida, espera y tránsito de las personas y mercaderías que ingresen al mismo con motivo u

ocasión de un viaje por vía aérea y de toda otra explotación comercial dispuesta por el explotador del aeropuerto dentro del recinto aeroportuario.

Art. 17.- La explotación de los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios será realizada por el Estado, por una empresa estatal, por una empresa de carácter mixto creada al efecto o por empresas privadas.

Art. 18.- El control de los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios será a cargo de la autoridad de aplicación, de acuerdo con las disposiciones específicas que en cada caso se indiquen. Cuando estos servicios sean prestados por empresas mixtas o privadas, el control del Estado se limitará a todos los aspectos vinculados con la seguridad de la aviación civil, interna o internacional.

Art. 19.- Los servicios de tránsito aéreo y los servicios aeroportuarios estarán sujetos al pago de tasas o contraprestaciones. Las mismas serán abonadas por quienes aprovechen de estos servicios y por los usuarios, estén o no en tránsito o transferencia y por los cargadores y líneas aéreas. La fijación de las tasas y tarifas por los servicios de tránsito aéreo será a cargo de la autoridad de aplicación.

Art. 20.- La autoridad de aplicación podrá convenir la coordinación y conexión de los servicios de tránsito aéreo con los prestados en otros países.

Art. 21.- Los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y los servicios aeroportuarios poseen categoría de servicios públicos. Se clasifican en de Estado y privados. Son de Estado los de policía, aduana, migraciones y sanidad. Los demás son privados.

Los servicios aeroportuarios privados se clasifican en esenciales o no esenciales. Son esenciales los que se relacionan en forma directa con la aeronavegación.

Art. 22.- Cuando la autoridad administrativa fijen tasa o tarifas de servicios públicos de tránsito aéreo y aeroportuarios, deberá tener en cuenta solamente los aspectos y necesidades que fundamenten su política aeroportuaria y las regulaciones internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional que resulten coherentes con dicha política aeroportuaria, determinándolas en moneda dura (DEG), a fin de evitar los efectos de inflaciones y devaluaciones y crisis económicas locales, regionales o mundiales.

Art. 23.- La franja horaria es la asignación otorgada a una aeronave para aterrizar y despegar en un aeropuerto en una fecha y hora determinadas y para recibir, en su caso, los servicios aeroportuarios que pueda necesitar según la clase de operación aérea que realiza.

Las franjas horarias se asignarán por el explotador del aeropuerto en base a los principios de neutralidad, transparencia y no discriminación. Toda transgresión a los mismos será sancionada por la autoridad de aplicación.

Toda franja horaria deberá asignarse teniendo en cuenta el respectivo derecho aerocomercial que ejerce la aeronave o compañía aérea de que se trate.

CAPITULO III

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Art. 24.- Denominase aeródromo a toda área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, habilitada como tal por la autoridad de aplicación.

Art. 25.- Denominase aeropuerto al aeródromo que incluya el embarque, desembarque, tránsito o transferencia de pasajeros y la manipulación, estiba y almacenamiento de mercancías, en vuelos internos o internacionales; el cumplimiento de los servicios aeroportuarios y el desarrollo de toda clase de actividades comerciales e industriales, estén o no relacionadas estas últimas con la aeronáutica civil.

Art. 26.- Los aeródromos y aeropuertos son públicos o privados. Son aeródromos y aeropuertos públicos los que están destinados al uso público. Los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo o aeropuerto como público o privado.

Art. 27.- Todo aeródromo o aeropuerto deberá ser habilitado por la autoridad de aplicación, a cuyo fin ésta se ajustará a la reglamentación pertinente. La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos y aeropuertos públicos o privados pueden ser efectuados por personas de existencia visible o jurídica.

Art. 28.- Es obligación del propietario o del usuario comunicar a la autoridad de aplicación la existencia de todo lugar que en la superficie terrestre o acuática, sea utilizado habitual o periódicamente para realizar actividades aéreas.

Art. 29.- Los aeródromos y aeropuertos de uso internacional son aquellos aeródromos y aeropuertos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino al extranjero, donde se prestan servicios de aduana, migración, policía, sanidad y procedimientos similares.

Art. 30.- La autoridad de aplicación designará los aeródromos y aeropuertos de uso internacional y fijará el régimen y condiciones de funcionamiento de los mismos.

CAPITULO IV

ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

Sección 1.- Definiciones.

Art. 31.- Se denomina sistema aeroportuario al conjunto de dos o más aeropuertos que sirven a una ciudad, región, provincia o conjunto de provincias.

Art . 32 .- Se denomina empresa aeroportuaria a toda persona jurídica, estatal, privada o mixta, que explote organizada y profesionalmente, un aeropuerto o un sistema aeroportuario, con finalidad de lucro.

Art . 33.- Se denomina explotador aeroportuario a toda persona física o jurídica que opera o explota, por cuenta propia, un aeropuerto o un sistema aeroportuario.

Art. 34.- El dominio público aeroportuario está integrado por el conjunto de bienes muebles e inmuebles de propiedad del Estado, afectados a la prestación de servicios aeroportuarios.

La autoridad de aplicación promoverá el dictado de las normas que permitan afectar el dominio público aeroportuario en las formas de garantía que faciliten el acceso a fuentes de financiación de las inversiones necesarias, para el mejor cumplimiento de los servicios aeroportuarios.

Sección 2.- Principios generales.-

Art. 35.- Las cláusulas de los contratos que regulen la explotación de servicios aeroportuarios deberán tener en cuenta, básicamente, los intereses generales del Estado, la prestación eficaz de dichos servicios, la flexibilidad exigida por el dinamismo de la actividad aerocomercial y la finalidad lucrativa de las empresas aeroportuarias o del explotador aeroportuario.

Art. 36.- Los explotadores aeroportuarios participarán en las negociaciones bilaterales o multilaterales que la autoridad de aplicación celebre para el otorgamiento de derechos aerocomerciales en sus relaciones de transporte aéreo. Asimismo, podrán presentar o apoyar el otorgamiento de autorizaciones a empresas nacionales o extranjeras para realizar nuevos servicios de transporte aéreo interno o internacionales.

Art. 37.- El explotador aeroportuario intervendrá obligatoriamente en las autorizaciones de frecuencias y horarios en servicios aéreos internos o internacionales que deba fijar la autoridad de aplicación, debiendo coordinar las respectivas asignaciones.

Art. 38.- Las autoridades públicas que ejercen funciones en los aeropuertos deberán cumplirlas en permanente coordinación con el explotador aeroportuario respectivo, con objeto de mantener una constante eficacia en materia de seguridad y facilitación aeronáutica y aeroportuaria.

Art. 39.- El Estado, a través de la autoridad de aplicación, es el responsable último de la seguridad y de la facilitación en el ámbito aeroportuario, aunque conceda parte de su control a personas jurídicas privadas.

El explotador aeroportuario presidirá el respectivo Comité Nacional de Facilitación, a fin de mejor coordinar las tareas propias del mismo.

Art. 40.- El explotador aeroportuario observará las disposiciones de carácter ambiental aplicables a las actividades que se cumplan dentro del recinto aeroportuario respecto de la contaminación del aire, del agua y del suelo, así como de sus consecuencias en las inmediaciones del aeropuerto. La responsabilidad por la contaminación le será atribuida siempre que sea consecuencia directa de su gestión.

Art. 41.- La autoridad de aplicación está a cargo del control del cumplimiento y/o del control de las medidas de preservación del medio ambiente por parte del explotador aeroportuario, de los explotadores de aeronaves y de todo otro sujeto que actúe dentro del recinto aeroportuario y fijará un Plan Nacional de Contingencias.

CAPITULO V

LIMITACIONES AL DOMINIO

Art. 42.- Se denominan superficies de despeje de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la aeronáutica civil.

Art. 43.- La autoridad de aplicación determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo o aeropuerto público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.

Art. 44.- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos o aeropuertos y sus inmediaciones, así como de las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras, elementos e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de tal naturaleza que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente o incidente aeronáutico.

Art. 45.- Si con posterioridad a la habilitación de un aeródromo o aeropuerto público se comprobare la construcción de un edificio, estructura o instalación cuya altura fuese superior a la establecida para las superficies de despeje de obstáculos, el propietario o explotador del aeródromo o aeropuerto hará conocer tal circunstancia a la autoridad de aplicación, la que intimará al infractor la eliminación del obstáculo dentro del término de diez días.

Si no se cumpliere con la intimación, la autoridad de aplicación notificará al propietario del obstáculo que, dentro del término de diez días, deberá demolerlo o suprimirlo, lo que no dará derecho a reparación.

Si el propietario del obstáculo no lo demoliese o suprimiese, la autoridad de aplicación podrá proceder por sí a la demolición o supresión y los gastos que la misma demande serán a cargo de quien lo hubiere creado.

Art. 46.- Si uno o más obstáculos erigidos o construidos con posterioridad a la habilitación de un aeródromo o aeropuerto privado, afectaran sustancialmente las operaciones que en el mismo

se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la autoridad de aplicación determinará si el o los obstáculos constituyen peligro para la circulación aérea. En este supuesto, el propietario del aeródromo o aeropuerto privado tiene derecho a solicitar la remoción, supresión o reducción del o de los obstáculos o en defecto de ello, a ser indemnizado.

Art. 47.- Es obligatorio en todo el territorio argentino el señalamiento de los obstáculos que constituyan peligro para la aeronáutica civil en las zonas cercanas a los aeródromos o aeropuertos, siendo a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que correspondan. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

TITULO IV DE LAS AERONAVES

CAPITULO I

DEFINICION Y CLASIFICACION

Art. 48.- Se entiende por aeronave:

1º.- Toda máquina destinada a desplazarse en el espacio aéreo en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo y apta para el transporte de personas y cosas.¹

2º.- Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra identificada como tal por leyes especiales”.

Art. 49.- Clasificación.

1. Las aeronaves se clasifican en aeronaves públicas y aeronaves privadas o civiles.

2. Son aeronaves de Estado:

a) Las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía. Estas aeronaves quedan sujetas a su específica regulación.

b) Las aeronaves pertenecientes al Estado y destinadas exclusivamente a servicios públicos no comerciales.

3. Son aeronaves privadas o civiles las demás no comprendidas en el apartado anterior, aunque pertenezcan al Estado. Reglamentariamente se establecerán las categorías de esta clase de aeronaves en razón de su empleo o destino”.

CAPITULO II

DEL REGISTRO DE AERONAVES

¹ Versión 2:

1º.- “Se entiende por aeronave toda máquina destinada a desplazarse en el espacio aéreo en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo”.

Art. 50.- Las aeronaves deberán ser matriculadas en un Registro organizado y sostenido por el Estado. Los motores de aeronaves podrán ser inscriptos en dicho Registro así como también las aeronaves en construcción.

La autoridad competente en cada Estado determinará las especificaciones que debe contener la inscripción de las aeronaves y el procedimiento para su registro y cancelación.

Art. 51.- Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador, y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida mediante un contrato de compraventa, sometido a condición o a crédito, u otros contratos celebrados en un Estado Signatario o 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 de Aeronaves.
- 2) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula del Estado en que se pretende inscribir.
- 3) Se llenen los recaudos exigidos por las leyes nacionales para ser propietario de una aeronave.

Art. 52.- Si el Estado se constituye en un organismo conjunto de transporte aéreo, se podrá establecer un régimen de matrícula común de las aeronaves con los demás integrantes del mismo de conformidad con lo establecido con el Consejo de la OACI.

Art. 53.- En el Registro se inscribirán:

- 1) Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga.
- 2) Los derechos de garantía que afecten la aeronave y motores así como los créditos privilegiados.
- 3) Los embargos e interdicciones y toda medida precautoria que recaigan sobre la aeronave y los motores, o se decreten sobre ellos.
- 4) Los contratos de utilización de aeronaves.
- 5) Los seguros obligatorios previstos en el Título XIII.
- 6) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y sus certificados de aeronavegabilidad.
- 7) La cancelación de la matrícula, la inutilización o pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas.
- 8) El estatuto o contrato social o sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves que se inscriben en el registro.

9) Los contratos de construcción de aeronaves y sus modificaciones.

10) En general, cualquier otro hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule con la situación jurídica de la aeronave y que así lo disponga la reglamentación administrativa del Estado Signatario.

Art. 54.- El Registro de aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia autenticada de las anotaciones de dicho Registro, solicitándola a la autoridad encargada de los mismos.

CAPITULO III

DE LA INSCRIPCION, NACIONALIDAD Y MATRICULACION

Art. 55.- La inscripción de las aeronaves en el registro de aeronaves le otorga su nacionalidad y matrícula, quedando sometida a su jurisdicción y produciendo, además, la cancelación de toda inscripción anterior vigente en otro Estado, sin perjuicio de la validez de los efectos jurídicos con relación a las obligaciones contraídas antes del cambio de nacionalidad por el propietario o explotador anterior.

Art. 56.- La inscripción de una aeronave quedará cancelada en los siguientes casos:

- 1) Cuando la aeronave fuera inscrita en el país distinto al de su inscripción anterior.
- 2) Cuando su propietario dejare de reunir los requisitos que la Ley del Estado de inscripción establece para ser propietario.
- 3) Cuando la aeronave fuera desarmada, averiada o destruida en forma tal que quede totalmente inutilizada.
- 4) Cuando hubiere sido declarada perdida de conformidad con la ley.
- 5) En los casos de mandato judicial.

La cancelación se producirá sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

Art. 57.- Las aeronaves deberán ostentar en su exterior las marcas distintivas de nacionalidad y matriculación conforme con la reglamentación que se dicte en la reglamentación del presente código.

Art. 58.- Las inscripciones efectuadas en los registros serán asentadas en el certificado de matriculación de la aeronave, conforme la reglamentación que se establezca del presente código.

CAPITULO IV

DE LOS TITULOS, MODIFICACIONES Y TRANSFERENCIAS

Art. 59.- Las aeronaves son cosa mueble registrable.

Art. 60.- Todo acto jurídico relacionado con las aeronaves deberá contener los requisitos siguientes:

- 1) Signos distintivos con que se hubiere individualizado la aeronave de conformidad con lo previsto en su Registro de inscripción.
- 2) Toda otra característica que ayude a la más perfecta identificación de la aeronave.

Art. 61.- La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 30, inciso 1, 2, 4 y 8, no producirá efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro de Aeronaves.

CAPITULO V

DE LOS PRIVILEGIOS

Art. 62.- Los privilegios establecidos en el presente Capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial.

Art. 63.- El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no la hubiera inscripto en el Registro de Aeronaves dentro del plazo de tres meses, el que se contará a partir del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Art. 64.- El privilegio se traslada de pleno derecho sobre los importes que sustituyen los bienes sobre los que recaiga, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

Art. 65.- Los créditos privilegiados previstos en este Capítulo recaen sobre las aeronaves cuya explotación será ejercida por el propietario o por quien tenga la legítima disponibilidad, salvo los casos de apoderamiento ilícito o mala fe del acreedor.

Art. 66.- Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- 1) Los créditos por gastos causídicos hechos en interés del acreedor hipotecario.
- 2) Los gastos extraordinarios indispensables para su conservación.

3) 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 de reclamo del privilegio.

4) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves.

5) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del país de matrícula, para continuar el vuelo.

6) Los emolumentos de tripulación por el último mes.

7) Tendrán privilegios de primer grado sobre la aeronave:

*Los créditos por la prestación de los servicios de tránsito aéreo y la prestación de servicios y disponibilidad de recursos aeroportuarios, así como las garantías de pago por los mismos, debidamente inscriptos en el Registro Público de Aeronaves.

Art. 67.- Los créditos que se refieren a un mismo vuelo son privilegiados en el orden de prelación establecido en el presente Título. Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata. Los créditos privilegiados del último vuelo son preferidos a los vuelos anteriores.

Art. 68.- Los privilegiados se ejercen sobre la aeronave, sus accesorios, sus motores y la indemnización del seguro. La carga y flete se verán afectados por ellos, sólo en el caso en que se haya beneficiado directamente con los gastos provenientes de la búsqueda, de la asistencia y del salvamento de la aeronave.

Art. 69.- Los privilegios se extinguen:

1) Por extinción de la obligación principal.

2) Por la expiración del plazo de un año desde la inscripción en el Registro, siempre que no medie renovación.

3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al primer artículo de este Capítulo.

Art. 70.- Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince días siguientes a su descarga y siempre que no haya pasado legítimamente a manos de terceros. El término empieza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. No es necesario inscribir este privilegio.

Art. 71.- Los Estados Signatarios deberán reconocer los privilegios constituidos conforme con las prescripciones del presente Capítulo, en todos los casos jurídicos que se realicen en sus respectivos territorios, sobre los cuales aquellos estén destinados a producir efectos.

CAPITULO VI

DE LA HIPOTECA AERONAUTICA

Art. 72.- Las aeronaves pueden hipotecarse en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscriptos en el Registro de Aeronaves. Ni las aeronaves ni sus motores son susceptibles de otro derecho de garantía.

No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscripta provisoriamente de conformidad con el artículo (**) de este Código. Cuando sean hipotecados motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se hará de ellos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aún cuando éstos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

Art. 73.- La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se ha efectuado.

El instrumento deberá constar con precisión:

- 1) El nombre y el domicilio de las partes contratantes.
- 2) La matrícula de la aeronave e inscripción del motor y de la aeronave en que se encuentra instalado o se efectuará su instalación.
- 3) Los seguros que cubren el bien hipotecado.
- 4) El monto del crédito, los intereses convenidos, el plazo del contrato y el lugar del pago.

Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1 y 4, se hará la transcripción del contrato y se indicará la etapa en que se halla la construcción, consignándose los datos de inscripción en la sección especial del Registro de Aeronaves.

Art. 74.- La hipoteca, salvo estipulación expresa en contrario, se extiende a las indemnizaciones debidas al propietario por daños sufridos por la aeronave y por los motores o aeronaves en construcción. Se extiende también a la indemnización del seguro por pérdida o avería, en el mismo supuesto del párrafo anterior. A los efectos establecidos en este artículo, los acreedores hipotecarios deberán notificar por acto auténtico a los aseguradores la existencia del gravamen hipotecario.

Art. 75.- En caso de instrucción o de inutilización de la aeronave o del motor, los acreedores hipotecarios pueden ejercer su derecho sobre los materiales y los efectos salvados o sobre su producido en caso de venta debidamente autorizada, salvo estipulación expresa en contrario.

Art. 76.- La hipoteca se extingue a los cinco años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuera renovada.

Art. 77.- La hipoteca debidamente constituida toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código. Con excepción de estos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

CAPITULO VII

DEL EMBARGO DE AERONAVES

Art. 78.- Todas las aeronaves o motores inscriptos son susceptibles de embargo, con excepción de las aeronaves de Estado y los motores afectados a las mismas.

Art. 79.- La anotación del embargo en el Registro de Aeronaves, confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que cualquier otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho.

Art. 80.- Toda aeronave, cualquiera fuese el título jurídico bajo la cual es utilizada por su explotador, es susceptible de embargo (o embargo preferente) con excepción de las públicas.

Podrá ser dispuesta la inmovilización de la aeronave en cualquier momento cuando:

a) en el caso de vuelos regulares, se trate de un crédito por la prestación de servicios de tránsito aéreo o por la prestación de servicios aeroportuarios o asignaciones de recursos aeroportuarios impago, por un plazo mayor de dos meses.

b) En el caso de vuelos no regulares o chárter, el operador aeroportuario acredite fehacientemente la existencia de una deuda vencida por la prestación de servicios de transporte aéreo, por la prestación de servicios aeroportuarios o asignación de recursos aeroportuarios.

CAPITULO VIII

DE LA DOCUMENTACION DE A BORDO

Art. 81.- Toda aeronave que se emplea en la navegación aérea llevará los siguientes documentos de conformidad con las condiciones prescriptas por el presente Código.

- 1) el certificado de la matrícula
- 2) el certificado de aeronavegabilidad
- 3) las licencias apropiadas para cada miembro de tripulación
- 4) el diario de a bordo

5) si está provista de aparatos de telecomunicación, la licencia de los mismos.

6) si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y de los lugares de embarco y de destino.

7) si transporta carga, un manifiesto y las declaraciones detalladas de la carga.

Art. 82.- El estado aceptará la validez de los certificados de aeronavegabilidad y de los certificados de competencia y de las licencias expedidas o validadas por otro Estado en que esté inscrita la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o validaron, sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad aquellos establezcan.

TITULO V
DEL PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 83 .- El personal aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación que realicen funciones a bordo y las personas que desarrollan funciones técnicas concurrentes en la superficie tendientes a posibilitar el desarrollo del vuelo y el mantenimiento de la aeronave.

Art. 84 .- El personal aeronáutico deberá contar con las licencias y los certificados de aptitud en vigencia, expedidos por autoridad competente del Estado de matriculación de la aeronave o de aquél en donde preste servicios.

CAPITULO II

DEL COMANDANTE DE AERONAVE

Art. 85.- El piloto que, reuniendo las debidas condiciones técnico-legales, esté al mando de una aeronave estará investido de las funciones de comandante.

Art. 86.- El comandante de la aeronave es el representante del explotador, a quien incumbe su designación; a falta de ella, se presume que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. En ausencia de éste o mediando imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones y no habiendo explotador indicado sucesor, las mismas serán ejercidas por los demás miembros de la titulación, conforme al orden que fijen las reglamentaciones dictadas a tal fin. Dentro de cada categoría el orden de sucesión estará determinado por la jerarquía asignada a cada uno por el explotador.

Art. 87.- El nombre del comandante, los poderes especiales que le hayan sido conferidos y el orden de sucesión en el mando, en su caso deben constar en la documentación de a bordo. En el supuesto de que la persona llamada en el orden de sucesión para reemplazarlo no contara con el correspondiente título de piloto, estará obligada a recabar la colaboración de cualquiera de las personas de a boro que cuente con dicho título.

Art. 88.- Son obligaciones del comandante:

1) Constar que la aeronave y la tripulación cuentan con los documentos y los libros exigidos por las leyes por los reglamentos.

- 2) Contar con los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviera predicción favorable por lo menos hasta el primer punto de aterrizaje.
- 3) Inspeccionar la distribución de la estribo de a bordo, impidiendo mayor peso que el autorizado y la carga que constituya un peligro para la aeronave y/o para los pasajeros.
- 4) En caso de peligro, permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, a la tripulación y a los bienes que se encuentren a bordo y para evitar daños en la superficie.
- 5) Impedir el embarque de personas que se encuentren física o psíquicamente en condiciones de anormalidad y que puedan perjudicar el orden o la seguridad del vuelo.
- 6) Adoptar, en general, todas aquellas medidas que estime necesarias para el buen funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo del vuelo.
- 7) Tomar las medidas necesarias para la prevención de actos que atenten contra la seguridad de la aviación y las instalaciones y/o el material aeronáutico.
- 8) Verificar que la aeronave y sus equipos hayan sido revisados y estén en perfectas condiciones de funcionamiento y que se haya cumplido con el mantenimiento previsto para el equipo que se trate.
- 9) Acatar las órdenes impartidas por los servicios de Tránsito Aéreo en el ejercicio de sus funciones específicas de control, salvo cuando estas puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o del pasajero, en cuyo caso el comandante adoptará la decisión que su criterio le señale como necesaria para cumplir con su cometido, previa notificación que dará de inmediato a los referidos servicios, asumiendo la responsabilidad de tal decisión.

Art. 89.- El comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo. Es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de la conducción segura de la misma de acuerdo a los Reglamentos de circulación aérea y Manual de operaciones de vuelo del explotador. Tiene poder de disciplina sobre la tripulación y autoridad sobre los pasajeros. Tiene el control total sobre la aeronave y la carga transportada. El ejercicio de sus funciones comienza desde que se inicia la preparación del vuelo y lo finaliza cuando éste concluye. En caso de interrupción anormal del vuelo, ejercerá sus funciones hasta que la tripulación el pasaje y la carga estén en lugar seguro o en manos de representantes del explotador o de las autoridades aeronáuticas, según el caso.

Art. 90.- En virtud de lo nombrado en el artículo anterior, el comandante tiene las facultades siguientes:

- 1) Desembarcar, por justos motivos, tripulantes, pasajeros y carga en una escala intermedia, a cuyo fin de los Estados Signatarios se comprometen a allanarle las dificultades que pudieran surgir como consecuencia de disposiciones internas que se opongan a esta norma.
- 2) Oponerse, por razones fundadas, al embarque de cualquier persona o carga.
- 3) En caso de necesidad, encargar temporalmente a cualquier miembro de la tripulación un servicio distinto a aquél para el que fue contratado.

4) Arrojar, durante la operación de vuelo, mercancías, equipajes, equipos y/o combustible, en caso de considerarlo necesario para la seguridad del vuelo.

5) Decidir la no realización o prosecución del vuelo cuando, a su juicio, este en peligro la seguridad del mismo, debiendo comunicar su decisión de inmediato a la autoridad competente del lugar donde se encuentre y al explotador o a su representante.

Art. 91.- Aún sin mandato especial, el comandante de la aeronave está facultado para:

1) Tomar todas las medidas y efectuar todos los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación, la salvaguarda de la carga y la continuidad del viaje.

2) Contratar, por la duración del viaje y en reemplazo de los miembros de la tripulación que no continúan el mismo, al personal indispensable para la terminación de dicho viaje.

Estas facultades serán ejercidas por el comandante cuando no hubiere en el lugar ningún representante del explotador, quien no podrá desconocerlos.

Art. 92.- Sin perjuicio por lo dispuesto por el artículo 232 de este Código, el comandante podrá ser suspendido en el ejercicio de sus funciones por autoridad competente del Estado Signatario bajo cuya jurisdicción se encuentre la aeronave y de conformidad con las leyes locales, en caso de:

1) Atentado o insubordinación contra la autoridad competente, el explotador o sus representantes.

2) Comisión de un delito a bordo o en tierra que provocara una grave alteración del orden público.

Art. 93.- El comandante de la aeronave deberá registrar en el libro de abordaje las defunciones ocurridas a bordo debiendo remitir copia auténtica a la autoridad competente del Estado de matrícula. Asimismo, tanto en caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, deberá tomar las medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario al cónsul o a la autoridad que designe el Estado de matrícula o en su efecto, al representante del explotador en la primera escala que hiciere.

Estas funciones se cumplirán sin perjuicio de las que corresponden al comandante como encargado de la dirección del vuelo y en caso de peligro para este, el comandante podrá delegarlos en otros miembros de la tripulación.

Art. 94.- En caso de delito cometido a bordo de una aeronave, el comandante deberá proceder a la detención del o de los autores, cómplices o sospechosos y reunir y asegurar las pruebas del delito. De todo lo actuado labrará un informe que entregará, junto con las pruebas acumuladas y las personas mencionadas anteriormente, a la autoridad competente del aeropuerto en que efectúe el primer aterrizaje.

Art. 95.- La responsabilidad del comandante por la conducción del vuelo se transfiere a los servicios de tierra de control de tránsito aéreo cuando se han seguido las órdenes impartidas por éstos para la operación de la aeronave y en lo relativo a las maniobras que dependan de tales instrucciones.

CAPITULO III

DEL OFICIAL DE SEGURIDAD DE A BORDO

Art. 96.- El Oficial de seguridad de a bordo de una aeronave es un oficial público que, designado por el explotador de la aeronave o por el Estado de matrícula de la misma, puede adoptar en un vuelo las medidas razonables o coercitivas urgentes que considere necesarias para proteger la seguridad del mismo y es un auxiliar del comandante de la aeronave.

TITULO V
DEL EXPLOTADOR/OPERADOR

Art. 97.- A los fines del presente Código, explotador/operador es la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro.

Art. 98.- Se presume que el explotador/operador de la aeronave es su propietario.

Art. 99.- La presunción a la que se refiere el Artículo 98 queda sin ningún efecto si se prueba que se ha transferido el carácter de explotador mediante un contrato aeronáutico debidamente inscripto en el Registro de Aeronaves de un determinado Estado Signatario.

Art. 100.- La inscripción del contrato mencionado en el Artículo 99 libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo de la otra parte contratante.

TITULO VII
DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

CAPÍTULO I.

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

Art. 101. – Arrendamiento o Locación de aeronaves es el contrato por el cual una parte llamada “locador” se obliga a conceder a la otra, denominada “arrendatario”, el uso y goce de una aeronave y/o motores determinados, percibiendo por ello un precio cierto en dinero, por un plazo establecido y para el cumplimiento de una actividad específicamente aeronáutica.

Art. 102. – El arrendatario asume la calidad de explotador de la aeronave arrendada una vez perfeccionado el contrato, dado que el contrato de arrendamiento de aeronave produce la transferencia de tal carácter.

Art. 103. – El contrato de arrendamiento de aeronaves o motores debe realizarse por escrito. A los efectos de la prueba y oponibilidad a terceros deberá inscribirse en el registro del Estado en que la aeronave o motores arrendados se encontraren matriculados. La falta de inscripción traerá aparejada la responsabilidad solidaria entre los contratantes.

Art. 104.- El arrendatario no puede subarrendar la aeronave y/o los motores ni ceder el contrato, sin autorización del arrendador.

Art. 105. – El contrato de arrendamiento de aeronaves puede reconocer dos modalidades: a) arrendamiento de aeronave a casco desnudo y b) arrendamiento de aeronave equipada y tripulada. En ambos supuestos, la dirección y el gobierno de la aeronave estarán a cargo del arrendatario.

Art. 106. – Obligaciones del arrendador:

a) El arrendador debe entregar la aeronave al arrendatario en las condiciones pactadas, en el lugar y tiempo convenidos y con la documentación necesaria para la actividad aeronáutica de que se trate.

b) El arrendador debe ejercer la debida diligencia para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad durante la vigencia del contrato.

c) En el supuesto que el arrendador de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, debe cumplir con tales condiciones.

Art. 107. – Obligaciones del arrendatario:

- a) Hacer uso de la aeronave arrendada conforme al destino pactado en el contrato.
- b) Abonar el precio conforme lo convenido en el contrato.
- c) Restituir la aeronave y/o motores al arrendador al finalizar el contrato en el lugar acordado y en las condiciones técnicas y jurídicas en que los hubiere recibido.

Art. 108.– Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de aeronaves y/o motores prescriben según lo establecido por el sistema legal del Estado en el que la aeronave y/o motor se encontraren inscriptos.

Art. 109.– En caso de conflicto derivado del contrato de arrendamiento de aeronaves y/o motores, la jurisdicción y competencia aplicables serán las del Estado del registro de la aeronave y/o motores.

CAPÍTULO II

LEASING AERONÁUTICO

Art. 110. – Leasing aeronáutico es el contrato por el cual una parte, denominada dador, que debe ser propietario y explotador de una aeronave y/o motores determinados, se obliga a conceder a la otra, denominada tomador, el uso y goce de dichos bienes, para el cumplimiento de una actividad específicamente aeronáutica, por un plazo establecido, percibiendo por ello una renta cierta en dinero y confiriéndole opción de compra por un precio determinado o determinable.

Art. 111. – En cuanto a los derechos y obligaciones de las partes en el presente contrato, serán de aplicación las disposiciones del Capítulo anterior respecto del arrendamiento. En el supuesto en que el tomador hiciera uso de la opción de compra, ésta se regirá por las normas establecidas para la compra-venta de aeronaves y/o motores.

CAPÍTULO III

FLETAMENTO

Sección I.- Fletamento a tiempo

Art. 112.- Habrá contrato de fletamento a tiempo de una aeronave determinada cuando una parte, denominada “fletante” y mediante el pago de un flete, así como conservando la tenencia y la gestión técnica de la misma, se obliga a ponerla a disposición de la otra, denominada “fletador” y a realizar los vuelos que esta última le indique, para realizar actividades específicamente aeronáuticas durante el tiempo y de conformidad con las condiciones previstas

en el contrato respectivo. En este contrato, la gestión comercial de la aeronave corresponde al fletador.

Art. 113.- El contrato de fletamento a tiempo deberá realizarse por escrito y sus formalidades se regirán por la ley del lugar de su celebración. En cuanto a la validez ante terceros, los contratos de fletamento o los que tienen por objeto la utilización de aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo concesionados por la autoridad competente, deberán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves en el cual está registrada cada aeronave.

Art. 114.- Cuando una aeronave con matrícula de un Estado sea explotada en otro Estado mediante un contrato de fletamento, la Autoridad Aeronáutica de aquel Estado podrá transferirle a este otro Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de Matrícula de la aeronave. La Autoridad Aeronáutica originaria quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

Art. 115.- Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio nacional mediante un contrato de fletamento, la Autoridad Aeronáutica nacional podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula.

Art. 116.- Son obligaciones del fletante:

- a) poner la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, equipada y tripulada, con la documentación necesaria a disposición del fletador, y
- b) cumplir las operaciones aéreas pactadas y mantener la capacidad de la aeronave a disposición del fletador durante el tiempo u operaciones convenidos.

Art. 117.- Son obligaciones del fletador:

- a) Adecuar el empleo de la aeronave al uso para el cual se la contrató y según las condiciones del contrato.
- b) Pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos.
- c) Proveer la documentación necesaria para el tránsito de los pasajeros, de la carga o para el uso especial a que se destine la aeronave.
- d) Indemnizar al fletante por todos los daños y perjuicios sufridos en razón de cualquier irregularidad, inexactitud o falta de los documentos de envío.

Art. 118.- En este contrato son a cargo del fletante el pago de:

- a) Los salarios y la manutención de la tripulación.

- b) Los seguros que cubran tanto los riesgos de la tripulación y del personal ocasionalmente a bordo, como asimismo, de la aeronave;
- c) Los repuestos y los accesorios destinados a mantener a la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad.

Art. 119.- Son a cargo del fletador los pagos de:

- a) Los gastos de combustible, lubricantes y los demás elementos necesarios para el funcionamiento de la aeronave.
- b) Los gastos que corresponden a la utilización comercial de la aeronave.
- c) Los derechos y las tasas de infraestructura y transporte aéreo.

Art. 120.- En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada sin que medie culpa del fletante, el fletador estará obligado a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuese estipulado, sin perjuicio de las indemnizaciones pertinentes. El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda el término de duración del contrato.

Art. 121.- El fletador tiene derecho a resolver el contrato, notificando por escrito al fletante, cuando la aeronave no sea puesta a su disposición en la época y lugar convenidos. El resarcimiento de daños y perjuicios queda librado a las circunstancias del caso.

Art. 122.- En el contrato de fletamento a tiempo el comandante de la aeronave recibe órdenes del fletante en todo lo referente a la gestión técnica, y del fletador con relación a su utilización comercial.

Art. 123.- Salvo estipulación o uso distinto, el flete debe pagarse por períodos mensuales y por anticipado, a falta de lo cual el fletante con notificación del fletador, puede resolver el contrato.

Art.124.- Ante terceros, cumplido el requisito de la inscripción del contrato, la responsabilidad del fletante no comprende la que resulte de la gestión comercial cumplida por el comandante de la aeronave en virtud de las órdenes dadas por el fletador, la que en consecuencia quedará a cargo de este último.

Consecuentemente, en caso de no haberse inscripto, el fletante y el fletador serán solidariamente responsables por daños causados en el transporte aéreo, sin perjuicio de las acciones de repetición que pudieren caber entre uno y otro.

Art. 125.- Las acciones derivadas del contrato de fletamento a tiempo prescriben por el transcurso de (1) año, contado desde la fecha de su vencimiento o desde la fecha de su rescisión o resolución si es anterior, o desde el día de la terminación del último viaje si es posterior.

Sección II. Fletamento a viaje.

Art. 126.- Habrá contrato de fletamento a viaje de aeronaves cuando una parte llamada "fletante", conservando la calidad de explotador, mediante el pago de un flete y de conformidad con lo estipulado, se compromete a poner a disposición de otra llamada "fletador", la capacidad útil total o parcial de una aeronave determinada al menos genéricamente, para transportar personas o cosas, o bien, a realizar los viajes que se convengan para fines específicos, manteniendo el fletante la gestión técnica de la misma.

Art. 127.- El contrato de fletamento a viaje total o parcial deberá realizarse por escrito u otro medio idóneo emitido por el fletante.

Art. 128.- Los fletadores que adquieran la disposición de capacidad útil de aeronaves para comercializarla realizando contratos de transporte con terceros, serán llamados corredores de fletes y deberán inscribirse en un Registro Especial que a los efectos llevará la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula de la aeronave.

En el contrato de fletamento, el fletante designará al banco depositario de dicho contrato a los efectos de la recepción y cancelación de los pagos vinculados al contrato.

Art. 129.- En toda comunicación verbal o escrita con cargadores o pasajeros, los corredores de fletes deberán señalar claramente que su posición contractual respecto a la aeronave es la de fletador y no la de explotador.

Art. 130.- Los Corredores de fletes no podrán comercializar contratos de transporte sin haber antes presentado a la Autoridad Aeronáutica la certificación previa de disponibilidad de la capacidad del fletante resultante del contrato de fletamento celebrado y la certificación del depósito del contrato de fletamento, realizada por el banco depositario designado conforme lo dispuesto en la presente Sección.

Art. 131.- El fletante no aceptará ningún pago por adelantado vinculado al contrato de fletamento, a menos que haya sido presentada a la Autoridad Aeronáutica una copia de un acuerdo vigente entre dicho fletante y un banco designado, en virtud del cual todas las sumas pagaderas por adelantado al fletante por parte de los corredores de fletes, en relación con cualquier viaje que deba realizar dicho fletante, serán depositadas y mantenidas por el banco, en su calidad de depositario. El acuerdo estará sujeto a las siguientes condiciones:

- a) EL pasajero o cargador pagará al corredor de fletes por medio de cheque o transferencia bancaria pagadera al banco depositario. El cheque o transferencia y cualquier efectivo recibido por el fletante o por el corredor de fletes de parte de un pasajero o de un cargador se depositará en el banco a más tardar al quinto día hábil siguiente a la recepción del cheque, transferencia o del efectivo, junto con una declaración que muestre el nombre y dirección del pasajero o cargador;
- b) El banco depositario pagará los fondos depositados a favor del fletante correspondientes a un contrato de fletamento solamente después de que el fletante haya presentado certificación por escrito al banco depositario que dicho contrato de fletamento ha sido ejecutado, liberando en ese momento a favor del corredor de fletes el remanente de la cuenta.
- c) En caso de resolución del contrato de fletamento, las sumas depositadas deberán ser devueltas por el banco directamente a los pasajeros o cargadores que realizaron los depósitos,
- d) El banco mantendrá una contabilidad separada para cada vuelo.
- e) Ningún término o disposición de este acuerdo podrá ser cambiado, renunciado, dado de alta, o terminado, excepto por la firma de las tres partes: el banco, el fletante y el corredor de fletes. En caso de que el banco quisiera dar por concluido el acuerdo, esta cesación tendrá efecto a los cinco (5) días hábiles contados desde la firma de la misma, manteniendo en ese lapso de tiempo los fondos depositados por las partes.

Art. 132.- El Corredor de fletes deberá transmitir a la autoridad aduanera la información del manifiesto de carga consolidada y entregar copias de tantas cartas de porte como consignatarios registre. Deberá transmitir a la aduana de control, por vía electrónica, las diferencias encontradas en la operación de desconsolidación de mercancías efectuada en el depósito aduanero o en otro lugar autorizado, respecto de la documentación que las ampara, dentro del plazo de tres horas hábiles contadas a partir de la finalización de la descarga. En este mismo plazo deberán transmitir la información de las cartas de porte que se deriven del manifiesto de carga consolidada y entregar copia de tantas cartas de porte como consignatarios registre dicho documento.

Art. 133.- Son obligaciones del fletante:

- a) Poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad.
- b) Cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenidos, en el lugar y tiempo pactado para el embarque de las personas, los equipajes y la carga y conducirlos a destino en los términos del contrato.
- c) Emitir la documentación referente a las personas o a la mercadería a transportar, salvo pacto en contrario.

Art. 134.- Son obligaciones del fletador:

- a) Abonar al fletante el flete convenido.

b) Ejercer las diligencias necesarias a su alcance para que el fletante pueda realizar en tiempo oportuno el embarque de personas, equipajes y carga para conducirlos a destino en los términos del contrato.

Art. 135.- La aeronave determinada en el contrato solo podrá sustituirse por otra cuando las partes expresamente lo hubieran establecido.

Art. 136.- En el fletamento parcial, el fletador no puede ceder el contrato sin autorización estricta del fletante. En el fletamento total, si no existiese prohibición en el contrato, el fletador podrá subfletar toda o parte de la capacidad útil de la aeronave, manteniéndose plenamente su responsabilidad frente al fletante, de conformidad con las obligaciones contenidas en el contrato de fletamento.

Art. 137.- El fletante y el fletador serán solidariamente responsables ante el cargador y los pasajeros por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en la aeronave.

Art. 138.- Las acciones que se derivan del contrato de fletamento total o parcial prescriben por el transcurso de un (1) año contado desde la terminación del viaje, o desde la fecha en que se rescindió o resolvió el contrato, si ello se produjo antes de comenzado el viaje o en el curso del mismo.

CAPÍTULO IV-

INTERCAMBIO

Art. 139.- El intercambio de aeronaves es un contrato por el cual dos o más explotadores se ceden recíprocamente el derecho a utilizar, total o parcialmente, sus respectivas aeronaves debidamente inscriptas en los registros de sus respectivos Estados, por un plazo determinado, con o sin tripulación.

Art. 140.- El contrato debe celebrarse por escrito. Podrá formalizarse con las características de arrendamiento o fletamento recíprocos. En caso de que se realice la transferencia de la calidad de explotador, se requiere la inscripción del contrato de intercambio en el registro de aeronaves de los respectivos Estados. En todos los demás casos se requiere constancia e incorporación en la documentación, que debe ser llevada a bordo de la aeronave.

Art. 141.- Cuando exista intercambio de aeronaves en la modalidad de fletamento recíproco, ambas partes serán solidariamente responsables en relación a los contratos de trabajo de las tripulaciones del fletante.

TITULO VIII
DE LOS CONTRATOS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO I

CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

Art. 142.- Habrá contrato de transporte aéreo cuando una parte, denominada transportista, se obligue a transportar en una aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, a personas, equipajes o mercancías, a cambio de un precio en dinero.

Art. 143.- El transporte que haya de efectuarse por varios transportadores aéreos sucesivamente, se estimará como transporte único cuando las partes lo hubieren considerado como una sola operación, tanto si se hubiere formalizado por medio de un solo contrato como por una serie de ellos.

Art. 144.- Se considera transportador de hecho al que realiza todo o parte del trayecto, autorizado expresamente por el transportador contractual o con el transportador sucesivo.

Sección I - Transporte de pasajeros

Art. 145.- En el transporte aéreo de pasajeros, subsiste el contrato aun en caso de exoneración del pago del precio estipulado, si el traslado es llevado a cabo por una empresa de transporte aéreo.

Art. 146.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros podrá probarse por toda clase de medios probatorios. La constancia emitida por el transportador de la información electrónica acredita su existencia.

Art. 147.- El billete de pasaje o la constancia de la información electrónica expedida por el transportador es el documento que instrumenta el contrato de transporte aéreo de pasajeros entre el transportista y la persona a cuyo nombre se emite, en el que se incluyen todas las condiciones convenidas. Puede acreditar un transporte individual o colectivo y debe contener:

- a) Lugar y fecha de expedición.
- b) Nombre del pasajero y del transportador o transportadores.
- c) Puntos de partida y de destino, precio y clase del pasaje.
- d) La explicación clara de las condiciones, restricciones y limitaciones a que está sujeto y de todos sus derechos.

Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada previamente podrá sustituir a la expedición del billete de pasaje o la constancia de la información electrónica. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

Art. 148.- Cuando el transportista acepte al pasajero sin expedir el billete, o lo expida en forma irregular o la prueba del mismo no pueda determinarse, se considerará que existe contrato con todas las obligaciones y responsabilidades pactadas, sin tener derecho a ampararse en las disposiciones que limitan o excluyen su responsabilidad.

Art. 149.- La ejecución del contrato de transporte aéreo de pasajeros comprende desde las operaciones de embarco, las operaciones efectuadas a bordo de la aeronave hasta las operaciones de desembarco.

Art. 150.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros se considerará cumplido por el transportador cuando el pasajero arribe al punto de destino, salvo que se hubiera interrumpido por causa imputable al pasajero.

Art. 151.- El transportador estará obligado, en cada vuelo en que sean transportados pasajeros, a confeccionar una lista de los mismos, en duplicado, debiendo conservarse un ejemplar a bordo para ser presentado cuando lo soliciten los funcionarios autorizados a realizar la inspección o control del tránsito aéreo.

Art. 152.- El transportador exigirá a cada pasajero la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino y deberá negar el embarque al pasajero que careciere de documentación necesaria o presentare signos evidentes de estar afectado de enfermedad, ebriedad, consumo de estupefacientes u otras circunstancias, que hicieran peligrar la salud del pasaje y/o la seguridad del mismo o del vuelo. En tales supuestos, su negativa a embarcar al pasajero no será pasible de sanción alguna.

Art. 153.- El pasajero estará obligado a:

- 1.- Mantener una conducta adecuada durante el uso de los servicios y equipos de transporte aéreo, de conformidad con las normas de seguridad que a tal efecto disponga el transportista.
- 2.- Informar al transportista cualquier interrupción, deficiencia o daño ocurrido en los equipos y sistemas, una vez que tenga conocimiento del hecho. Tiene la obligación de no alterar los equipos, sistemas o infraestructuras asociados a la prestación de los servicios de navegación aérea o del transporte aéreo.
- 3.- Prestar toda la colaboración posible al transportista cuando éstos se la requieran en el cumplimiento de sus funciones.

4.- Acatar las disposiciones de seguridad emitidas por el Comandante de la Aeronave, de su tripulación y del Oficial de seguridad de a bordo.

Art. 154.- Todo pasajero tiene derecho a:

1.- Acceder en condiciones de igualdad a todos los servicios aeronáuticos y a recibir un servicio eficiente, de calidad e ininterrumpido.

2.- Recibir el trato y la información adecuada sobre las circunstancias que puedan afectar las condiciones de oportunidad y horarios pactados en el contrato de transporte tales como la suspensión, retardo, restricción o eliminación de los servicios que haya contratado, expresando las causas de tales modificaciones.

3.- Obtener oportunamente el reintegro en dinero efectivo, de lo que hubiese pagado por servicios que no haya podido hacer uso, debido a causas imputables al transportista.

4.- Que se atiendan a la brevedad y de manera eficaz todas sus solicitudes, quejas o reclamos derivados de la prestación del servicio.

5.- Recibir atención médica indispensable a la protección de su salud, provista por el transportista durante la ejecución del contrato de transporte, y en caso de muerte, la atención para sus causahabientes y herederos durante el período inmediato siguiente al infortunio.

Art. 155.- En el caso de transporte aéreo de personas con necesidades especiales, que impliquen la ocupación de más de un asiento en la cabina, así como un régimen particular de alimentos o bebidas, el traslado deberá ser efectuado por el transportista sin costo adicional para el pasajero. En tal supuesto, corresponderá al pasajero informar al transportista de dichas necesidades especiales al momento de efectuar la reserva correspondiente.

Art. 156.- La no realización del viaje por causa imputable al transportador o a su negativa arbitraria a embarcar a cualquier pasajero, dará derecho a este último a percibir el reintegro total del precio del pasaje, sin perjuicio de las indemnizaciones por todos los daños que la conducta del transportador le ocasione.

Cuando la no realización del transporte se deba a causas no imputables al transportador, el pasajero tendrá derecho al reintegro del precio del pasaje o, a opción suya, a ser transportado a costa del transportador, en otro vuelo similar y en condiciones similares a las contratadas.

Art. 157.- Si en el trayecto del viaje previsto, el mismo se hubiera interrumpido por causa imputable al transportador, éste estará obligado, a su costa, a la atención y alojamiento de los pasajeros por el tiempo que dure la interrupción y a ofrecer a éstos, en su caso, las siguientes opciones:

1) Reembolsarles el importe proporcional del viaje no realizado, en forma inmediata.

2) La continuación del viaje, de conformidad con la demora prevista.

3) La continuación del viaje por otro transportador, en las mismas condiciones pactadas.

4) El retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

En vuelos de conexión, el transportista será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el transportista y el pasajero.

Art. 158.- Si la interrupción no fuere imputable a las partes, el pasajero sólo tendrá derecho a los gastos de manutención y alojamiento por el tiempo que dure la demora en la continuación del transporte.

Art. 159.- Si el pasajero provocara la interrupción de su transporte, no le asistirá derecho a reclamo alguno.

Art. 160.- Cuando la no realización del transporte se deba a causas no imputables al transportista, el pasajero tendrá derecho al reintegro total del precio del pasaje o, a opción suya, a ser transportado a costa del transportador, en otro vuelo similar y en condiciones similares a las contratadas.

Art. 161.- Si el pasajero no se presentase o lo hiciere sin tiempo suficiente para ser embarcado en el vuelo contratado, perderá tanto el derecho a ser transportado en ese vuelo, como el reintegro del precio del pasaje. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador deberá reintegrarle el total del precio del pasaje, o del tramo sobrevendido.

Art. 162.- El pasajero tendrá derecho a resolver el contrato de transporte celebrado, siempre que comunique al transportador su renuncia al derecho a ser transportado en el vuelo previsto con la debida antelación. En tal supuesto, podrá obtener el reintegro del pasaje o de la parte proporcional que, conforme a la anticipación con que se comunique su decisión, se fijará al efecto, descontados los gastos.

La reglamentación de los plazos y las condiciones de esta resolución serán fijados por la autoridad administrativa al reglamentar las condiciones generales del contrato de transporte aéreo.

Art. 163.- En ningún caso podrá el transportador tener por resuelto el contrato, y si así lo hiciere, deberá abonar al pasajero el precio íntegro del pasaje y la indemnización de todos los perjuicios que le ocasione.

Sección II - Transporte de equipaje

Art. 164.- El contrato de transporte aéreo de equipaje es aquel por el cual el transportista se obliga a trasladar en una aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, determinado equipaje que le entregue un pasajero.

Art. 165.- El pasajero tendrá derecho al transporte de su equipaje sin pago adicional, dentro de los límites de peso y volumen que se fijen al efecto. En el transporte de equipaje el transportador deberá emitir un talón de equipaje por cada bulto, por escrito o por medios electrónicos.

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

Art. 166.- El talón de equipaje debe contener:

- a) Numeración del billete de pasaje
- b) Puntos de partida y destino
- c) Peso y cantidad de bultos
- d) El monto del valor declarado, si lo hiciere.

Art. 167. Si el transportista aceptara el equipaje sin expedir el talón correspondiente, o si este no contuviere las especificaciones indicadas en los incisos a), b) y c) del artículo anterior, se considerará que existe contrato con todas las responsabilidades y obligaciones enumeradas en este Código, sin que el transportista pueda ampararse en las disposiciones que limitan o excluyen su responsabilidad. Asimismo, en tal caso, serán válidas las manifestaciones hechas por el pasajero, en cuanto se refieran al peso y a la cantidad de bultos, así como al valor de su contenido, salvo prueba en contrario a cargo del transportista.

Art. 168.- El transportador entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.

La ausencia, irregularidad o pérdida del talón de equipaje no afectará la validez ni la existencia del contrato aéreo de equipaje, el que quedará sujeto a las disposiciones de este Código.

Sección III – Transporte de mercancías

Art. 169.- Hay contrato de transporte de mercancías cuando el transportista se obliga a trasladar por un precio, de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, una o varias cosas que el expedidor se compromete a darle y que aquél debe entregar al destinatario.

Art. 170.- El transporte aéreo de mercancías se prueba con la carta de porte aéreo, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportador. Deberá

expedirse por escrito, por medios electrónicos o por cualquier otro medio y puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Art. 171.- La carta de porte aéreo constará en tres ejemplares originales: uno para el transportador, con la firma del remitente o expedidor; otro para el destinatario, con las firmas del transportador y del remitente o expedidor y otra para el remitente o expedidor, con la firma del transportador. Las firmas del transportador y del expedidor o remitente podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

Art. 172.- Si para la emisión de la carta de porte aéreo se usaren medios electrónicos u otros medios, el transportista entregará al expedidor o remitente, a pedido de este último, un recibo que permita identificar la carga o el envío y el acceso a la información de la que quedó constancia en dichos medios.

Art. 173.- Cuando varios bultos integren la carga, el transportista tendrá derecho a pedir al expedidor o remitente que extienda cartas de porte aéreo separadas y este último, a su vez, podrá solicitar recibos de carga separados cuando el transportador utilice medios electrónicos u otros medios para emitir las cartas de porte aéreo.

La carta de porte aéreo o el recibo indicado en el artículo anterior deberán incluir:

a) Lugar y fecha de emisión. b) Puntos de partida y de destino. c) Nombre y domicilio del expedidor o remitente y del transportador. d) Nombre y domicilio del destinatario, en su caso. e) Peso, naturaleza y dimensiones de la carga o bultos. f) Clase y estado de la carga y del embalaje e individualización de los bultos. g) Precio y gastos e importe del valor declarado, en su caso. h) Plazo para el transporte e indicación de la ruta, si se hubiese convenido. i) Los documentos entregados al transportador con la carta de porte. j) La declaración de interés en la entrega de la carga formulada por el expedidor, en su caso.

Este derecho se aplicará, asimismo, a los transportadores multimodales, si los hubiere.

Art. 174.- El incumplimiento de lo previsto en los artículos anteriores de la presente Sección no afectará la existencia ni la validez del contrato, el que quedará sujeto a las disposiciones del presente código.

Art. 175.- La carta de porte aéreo o el recibo de carga acreditan, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato, la recepción de la carga por el transportador y las condiciones que contengan sobre el transporte.

Art. 176.- Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, naturaleza, dimensiones y embalajes de la carga y número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados. Las indicaciones relativas a la cantidad, volumen y estado de la carga no constituyen prueba contra el transportador, salvo cuando éste

las haya comprobado en presencia del expedidor o remitente y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

Art. 177.- El expedidor o remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscriptas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los medios electrónicos u otros medios.

Art. 178.- El expedidor o remitente indemnizará al transportador de todo daño que éste haya sufrido, o cualquier otra persona respecto de la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre. A su vez, el transportista indemnizará al expedidor o remitente de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona respecto de la cual el expedidor o remitente sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscriptas por el transportador o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los medios electrónicos u otros medios.

Art. 179.- El expedidor o remitente tiene derecho, siempre que cumpla con todas sus obligaciones emergentes del contrato de transporte aéreo de mercancías, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor o remitente no ejercerá este derecho de disposición en forma que perjudique al transportador o a otros expedidores o remitentes y deberá reembolsar los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

En estos casos, el transportista deberá avisar inmediatamente al expedidor o remitente cuando le sea imposible ejecutar sus instrucciones.

Art. 180.- Si el transportista cumple las instrucciones del expedidor o remitente respecto de la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado, será responsable del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.

Art. 181.- El derecho del expedidor o remitente cesa en el momento en que comienza el del destinatario; si en cambio, éste rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor o remitente recobrará su derecho de disposición.

Art. 182.- Salvo estipulación en contrario, el transportador debe avisar al destinatario de la llegada de la mercancía, tan pronto como ésta haya ocurrido.

Si el expedidor o remitente no ejerció su derecho de disposición de la carga, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la misma a destino, a pedir al transportador que se la entregue a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones del transporte.

Art. 183.- Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si esta última no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportador los derechos que surgen del contrato de transporte aéreo de mercancías.

Art. 184.- El expedidor o remitente y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos previstos en el presente capítulo, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés o en el de un tercero, siempre que cumplan las obligaciones establecidas en el contrato.

Art. 185.- Cuando se trate de transporte combinado, las condiciones especiales que se convengan podrán incluirse en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga cuando la misma se emita por medios electrónicos u otros medios.

Art. 186.- Los artículos de la presente Sección no afectan a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones entre terceros cuyos derechos provienen del expedidor o del destinatario. Las disposiciones de los mismos sólo podrán modificarse mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

Art. 187.- El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y cualquier otra autoridad pública antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes. El porteador no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes

Sección IV – Transporte de carga postal

Art. 188.- La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuera pertinente, excepto en lo relativo a responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el Título XI de este Código.

Sección V - Courier aeronáutico.

Art. 189.- El contrato de Courier aeronáutico es aquel por el cual una persona física o jurídica identificada con esa calidad, se compromete a trasladar, desde un domicilio indicado por el remitente al del destinatario, todo objeto, documento o mercancía que ese remitente le entregue, por vía aérea en alguna parte del total del transporte y entregarlo en el tiempo convenido, y el remitente a pagar por ello un precio cierto en dinero.

Art. 190.- El Courier aeronáutico se prueba con la guía de transporte, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportista Courier y acredita, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato, la recepción del contenido del envío por el transportador y las condiciones que contenga sobre el transporte.

Art. 191.- El transportista entregará al remitente una copia de la guía de transporte y su pérdida, ausencia o irregularidad no afectarán la existencia ni la validez del contrato, el que podrá probarse por otros medios de prueba.

Art. 192.- Cuando resulten compatibles, se aplicarán al contrato de Courier aeronáutico las normas del presente Código relativas al contrato de transporte aéreo de mercancías.

Sección VI - Transportes aéreos especiales

Art. 193.- Para el transporte aéreo de personas con capacidades diferentes, cadáveres o restos humanos, órganos para trasplante, animales y joyas y valores, las partes podrán convenir condiciones especiales, distintas de las previstas en el presente capítulo.

CAPÍTULO II

CONTRATO DE TRABAJO AEREO

Art. 194.- Existe contrato de trabajo aéreo cuando una de las partes se obliga a realizar mediante una aeronave, una actividad aerocomercial distinta del transporte en beneficio de la otra parte, a cambio de un precio cierto en dinero.

Art. 195.- La realización de servicios de trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades debe ser aprobada por la autoridad aeronáutica mediante el respectivo permiso operativo a las personas como a las empresas, sujeto a los siguientes requisitos:

- a) Cumplir con los requisitos previstos en cada Estado para ser titular de aeronave.
- b) Poseer capacidad jurídica, técnica y económica, de acuerdo con la especialidad de que se trate.
- c) Operar con aeronaves de matrícula del país que se trate.

Art. 196.- La autoridad de aplicación podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias previstas en los incisos 1 y 3 del artículo anterior con carácter excepcional, cuando no existieren en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Art. 197.- Son aplicables al trabajo aéreo las disposiciones del presente Código en cuanto se encontraren relacionadas con el mismo.

Art. 198.- La autoridad de aplicación reglamentará las normas a las que deberán ajustarse los servicios de trabajo aéreo, en cuanto a sus diversas modalidades y al régimen de su autorización.

CAPÍTULO III

CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE

Art. 199.- El contrato de construcción de aeronaves debe formalizarse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves del respectivo Estado, dentro de los treinta días de iniciada la construcción.

Será considerado como locación de obra todo contrato cuyo objeto sea:

- a) el desarrollo y construcción de un nuevo modelo de aeronave;
- b) la reconfiguración de un modelo de aeronave que ya existe en el mercado;
- c) la construcción de una aeronave experimental.

Art. 200.- Los contratos celebrados por un constructor que no estén incluidos en el artículo anterior, serán considerados como compraventa de cosa futura, salvo prueba en contrario.

Art. 201.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, se presumirá que habrá locación de obra cuando se extienda un certificado de tipo u homologación y que habrá compraventa de cosa futura cuando se emita un certificado de producción, salvo prueba en contrario.

CAPITULO IV

CONTRATO DE ASISTENCIA EN TIERRA

Art. 202.- El contrato de asistencia en tierra es aquel por el cual una persona física o jurídica se compromete con un explotador de aeronaves a realizar determinados servicios de asistencia en tierra a una o más aeronaves del mismo en un aeródromo o aeropuerto determinado, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Art. 203.- La prestación de estos servicios se realizará por las personas que se encuentren habilitadas por la autoridad de aplicación, en la forma que determine la reglamentación al presente código.

CAPÍTULO V

CONTRATO DE HANGARAJE

Art. 204.- Existe contrato de hangaraje cuando el explotador de una aeronave encarga la custodia de esta última a otra persona en un lugar cubierto de un aeródromo o aeropuerto durante el tiempo en que la misma se encuentra estacionada y sin cumplir operación alguna, así como otras tareas relacionadas con la aeronave, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Art. 205.- El contrato de hangaraje debe formalizarse por escrito, incluyéndose en el mismo las medidas de seguridad aeronáutica adoptadas por el explotador del aeródromo o aeropuerto, respecto de las obligaciones asumidas por quien toma a su cargo la custodia de la aeronave de que se trate.

Art. 206.- A falta de convenio por escrito, se presume la responsabilidad del explotador del aeropuerto por los daños que sufra la aeronave respectiva, salvo prueba en contrario.

Art. 207.- Los contratos de hangaraje, guarda o estacionamiento de aeronaves que utilizan un aeropuerto, determinará la responsabilidad del explotador de este último.

Art. 208.- El explotador del aeropuerto será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de defectos o mal estado del aeródromo o aeropuerto, de sus pistas o instalaciones, cuando dichas aeronaves sean utilizadas en actividades específicamente aeronáuticas.

CAPÍTULO VI

CONTRATO DE CÓDIGO COMPARTIDO

Art. 209.- Los acuerdos de cooperación, colaboración, conexión, consolidación o fusión de servicios comerciales entre empresas son aquellos mediante los cuales dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

Art. 210.- Se denomina código compartido al contrato por el cual dos o más transportistas aéreos convienen explotar conjuntamente una ruta determinada, compartiendo su código de designación comercial. Los transportistas aéreos que deseen realizar un contrato de código compartido, deberán ser previamente autorizados por la autoridad aeronáutica de sus respectivos Estados.

Art. 211.- Los contratos de código compartido deberán constar por escrito y someterse, previamente a su ejecución, a la aprobación de la autoridad aeronáutica para su posterior registro. Si la autoridad aeronáutica no formulase objeciones dentro de los 90 días, el acuerdo se considerará aprobado salvo que la autoridad aeronáutica, por resolución fundada, interrumpiera dicho término.

La autoridad aeronáutica debe mantener la confidencialidad que surja de los acuerdos y establecer los requisitos y condiciones de aprobación que se determinarán por la reglamentación específica, conforme a las normas generales del primer párrafo.

Art. 212.- En los contratos de código compartido, las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

TITULO IX
DE LOS AEROCLUBES

Art. 213.- Son aeroclubes las asociaciones civiles que funcionan como escuela de pilotaje y desempeñan otras actividades aeronáuticas que se practican, por parte de sus asociados, sin fines de lucro.

Los aeroclubes quedan sujetos a las normas reglamentarias dictadas por la autoridad competente que ha autorizado su funcionamiento y a las del presente Código.

TITULO X
DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 214.- Servicio de transporte aéreo es toda clase de actos realizados por un transportador para el traslado de personas, cosas o correo, en una aeronave y de un aeródromo a otro y en condiciones de seguridad, concedido o autorizado por la autoridad de aplicación.

Art. 215.- Los servicios de transporte aéreo pueden ser internos o internacionales. Los primeros son los realizados entre dos o más puntos del territorio de un Estado. Los servicios internacionales son los realizados entre el territorio de dos o más Estados, o entre dos puntos del territorio de un Estado cuando se hubiese previsto una escala intermedia en el territorio de otro Estado.

Art. 216.- Los servicios de transporte aéreo pueden ser regulares y no regulares. Los primeros son los que, abiertos al uso público, se realizan mediante una serie sistemática de vuelos durante la vigencia de un permiso operativo, con itinerarios y horarios prefijados. No se altera el carácter regular del servicio por la circunstancia de que la serie sistemática de vuelos no se mantenga durante todo el año.

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

Art. 217.- La explotación de servicios de transporte aéreo requiere concesión o autorización previa, mediante un permiso operativo otorgado por el órgano administrativo competente.

Art. 218.- Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por el Estado respectivo para ser titular de la concesión o autorización de que se trate.

Art. 219.- Las concesiones o autorizaciones de servicios de transporte aéreo en cualesquiera de sus clases no se otorgarán sin la comprobación por la autoridad estatal respectiva de la capacidad jurídica, técnica y económico-financiera del explotador y la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, aeropuertos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

Art. 220.- La concesión o autorización de un servicio de transporte aéreo no importa exclusividad ni monopolio en ruta alguna, ni en clase alguna de servicios aéreos.

Art. 221.- Las concesiones o autorizaciones para realizar servicios de transporte aéreo serán otorgadas por el Estado, el que fijará el procedimiento para su tramitación, en el que se incluirá una 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.

El procedimiento no podrá exceder, en su extensión total de tiempo, del plazo de seis meses, al cabo del cual la autoridad de aplicación del respectivo Estado deberá resolver sobre la petición, con opinión fundada. Si este plazo venciera sin que se dicte la decisión correspondiente, se considerará que la petición es aprobada.

Art. 222.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden interno del Estado mediante servicios de transporte aéreo prestados por personas físicas o jurídicas constituidas en el país de acuerdo con su legislación vigente, salvo casos de excepción en que razones de interés general acrediten la conveniencia de otorgar autorizaciones a transportadores de bandera extranjera, bajo condición de reciprocidad.

Art. 223.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de personas o mercancías a cargo de empresas nacionales de cada Estado y extranjeras, a cuyo efecto la autoridad de aplicación del Estado respectivo celebrará acuerdos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo o autorizará las respectivas explotaciones a transportadores de ese país o extranjeros.

Art. 224.- Se facilitarán las operaciones de entrada y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en los servicios de transporte aéreo internacionales e internos y su coordinación con la seguridad en todos sus aspectos, de conformidad con los convenios internacionales en los que cada Estado sea parte, mediante la eficaz actividad de los organismos especializados.

La coordinación prevista en el párrafo anterior estará a cargo del Comité Nacional de Seguridad y Facilitación de cada Estado, de acuerdo con la reglamentación que fije su integración, funciones y atribuciones.

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 225.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituidas conforme con las leyes vigentes. Cuando no hubiere empresas de capitales estatales, privados o mixtos autorizadas a explotar servicios aerocomerciales, estos últimos podrán ser realizados por el Estado, a quien se le aplicará el presente Código.

Art. 226.- Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deberán mantener su domicilio real en el Estado de designación de la respectiva empresa.

Art. 227.- Las sociedades se constituirán en cualesquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

- 1) El domicilio de la sociedad y su oficina principal deben estar en el país de su constitución.
- 2) El control y la dirección de la sociedad deben estar en manos de personas con domicilio real en el país de su constitución.
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, por lo menos la mitad más uno de los socios deben tener domicilio real en el país de su constitución y poseer la mayoría del capital social.
- 4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a personas con domicilio real en el país de su constitución. La transferencia de estas acciones solo podrá efectuarse con autorización del Directorio (o Junta Directiva), el cual comunicará a la autoridad de aplicación, dentro de los ocho (8) días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.

Art. 228.- Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesorio, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en el respectivo Estado y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados.

Art. 229.- La autoridad de aplicación reglamentará los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de las memorias, balances generales y cuadros demostrativos de ganancias y pérdidas. Las empresas llevarán, además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad de aplicación, la que podrá efectuar las verificaciones y requerir los informes necesarios para determinar, en cualquier momento, el origen y distribución del capital social y el estado de la capacidad económico-financiera.

Art. 230.- Los servicios de transporte aéreo interno regulares y no regulares serán realizados mediante autorizaciones otorgadas por la autoridad de aplicación.

Cuando se otorguen concesiones, las mismas serán otorgadas con relación a rutas determinadas, por períodos que no excederán de quince (15) años. Sin embargo, si subsistieren las razones de interés público que motivaron la concesión, ésta podrá ser prorrogada sucesivamente a requerimiento de la persona o empresa concesionaria, por lapsos no mayores del antes citado.

Art. 231.- El personal que desempeñe funciones a bordo de las aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo interno deberá ser de nacionalidad de cualquier Estado que sea parte del presente código. Por razones técnicas, la autoridad de aplicación podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos (2) años, a contar desde la fecha de la autorización.

Art. 232.- Las aeronaves afectadas a los servicios de transporte aéreo interno deberán tener matrícula del Estado que haya designado a la respectiva empresa. Sin embargo, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad de aplicación podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Art. 233.- Cada Estado contratante establecerá las normas operativas a que se sujetarán los servicios de transporte aéreo interno y autorizará la afectación de las aeronaves a las flotas de los transportadores que haya autorizado.

Art. 234.- Los itinerarios, frecuencias y horarios de los servicios aéreos regulares serán fijados por cada Estado contratante, de acuerdo con la reglamentación respectiva. En esta última se incluirá la coordinación para la asignación de las franjas horarias aeroportuarias.

Art. 235.- Las tarifas que se apliquen por los transportadores que cumplan servicios de transporte aéreo interno serán registradas ante la autoridad de aplicación de cada Estado contratante, la que podrá modificarlas aumentándolas en opinión fundada, cuando considere que las mismas no cubren los costos operativos directos e indirectos en la ruta de que se trate.

Art. 236.- Los acuerdos entre empresas concesionarias o autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo interno que impliquen convenios de cooperación interempresaria, deberán ser comunicadas a la autoridad de aplicación de cada Estado contratante antes de su comienzo de ejecución, a fin de evitar toda clase de monopolio directo o indirecto y garantizar el debido cumplimiento de los servicios a los usuarios.

Art. 237.- Los transportadores aéreos no podrán realizar prácticas anticompetitivas mediante actos que limiten, distorsionen, restrinjan o falseen la competencia o el acceso al mercado, constituyan un abuso de una posición dominante o consagren un monopolio.

Cada Estado contratante reglamentará lo dispuesto por el párrafo precedente en el plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Código, estableciendo un procedimiento para la sanción de los respectivos actos, en el que se asegure el principio de la defensa en juicio y una doble instancia.

Art. 238.- Toda empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince (15) días

de notificada, una suma equivalente al dos (2) por ciento de su capital en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco que cada Estado contratante establezca y a la orden de la respectiva autoridad de aplicación.

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

El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización, dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresará a la autoridad de aplicación del respectivo Estado contratante.

Art. 239.- Para asegurar la continuidad de las prestaciones, el explotador de servicios de transporte aéreo interno deberá contar con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados.

Art. 240.- La flota del explotador de servicios de transporte aéreo interno estará integrada por una cantidad de aeronaves que, juntamente con los demás elementos inherentes a la capacidad técnica, permita asegurar en todo momento la adecuada atención del servicio.

Art. 241.- A la expiración normal o anticipada de las actividades de una empresa de transporte aéreo, sus aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones deberán ser ofrecidos en venta en el país de su constitución, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en el país, se autorizará su exportación.

Art. 242.- La explotación de servicios aéreos internos no regulares deberá ajustarse al principio de que dos o más vuelos no regulares sucesivos no deben configurar un servicio regular.

Art. 243.- Se podrá alentar exclusivamente a los transportadores y explotadores aeroportuarios de un Estado contratante que acrediten la posibilidad de una evolución favorable en los resultados de su explotación y siempre que cuenten con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados, mediante la adopción de medidas y regímenes adecuados que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión de los servicios que cumplen, comprendiendo alguna o varias de las siguientes formas de ayuda:

- a) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos.
- b) Reducción o eliminación de los derechos de importación a los equipos y materiales a ser utilizados en servicios otorgados a los transportadores aéreos y en los servicios aeroportuarios, cuya fabricación no se realice en el país respectivo.

c) Liberación o disminución de gravámenes que incidan en los servicios aerocomerciales y aeroportuarios internos, procurando que los países extranjeros fijen similares medidas con los transportadores aéreos del país respectivo únicamente para sus servicios internacionales, bajo condición de reciprocidad.

d) Otorgamiento de avales y/o garantías financieras para las inversiones destinadas al reequipamiento o expansión de los respectivos servicios.

Art. 244.- Con objeto de cubrir el déficit de una sana explotación o garantizar una razonable utilidad, un Estado contratante podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para el país. También podrá subvencionarse la explotación de los servicios aeroportuarios que se presten en los aeropuertos de dichas rutas.

CAPÍTULO III

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Art. 245.- A los fines de asegurar la actividad aerocomercial en el orden internacional, se establecen los siguientes principios:

1) Los transportadores aéreos designados por los Estados Contratantes gozarán del libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (1ª. y 2ª. Libertades del aire).

2) La demanda de transporte aéreo entre el territorio de los Estados Contratantes se atienda primordialmente con transportadores de dichos países, para lo cual la capacidad autorizada a los respectivos transportadores deberá ajustarse a una distribución equitativa, fijada en base a las necesidades de los tráficos embarcados y desembarcados en esos Estados Contratantes (3ª. y 4ª. Libertades del aire), tendiendo a su ampliación. El mismo principio regirá para el aumento de la capacidad autorizada.

3) La totalidad de los tráficos que se realice entre el territorio de los Estados Contratantes y el de otro Estado no Contratante, se regirá por los tratados internacionales respectivos.

4) La promoción y desarrollo del transporte aéreo de mercancías por parte de transportadores de los Estados Contratantes, se realizará dentro de un marco de liberalización de los respectivos mercados.

CAPÍTULO IV

FISCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 246.- Los servicios de transporte aéreo están sujetos a fiscalización por la autoridad de aplicación, a la que 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 técnico-operativa, jurídica y económico-financiera del explotador de los servicios aéreos respectivos.
- 3) Suspender las actividades cuando considere que no están cumplidas las condiciones de seguridad requeridas y cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria y autorizar su reanudación, una vez subsanadas las deficiencias, siempre que no resultare de ello causales que traigan aparejadas la caducidad o retiro de la concesión o autorización.
- 4) Autorizar la interrupción de los servicios a solicitud de los prestatarios, cuando a su juicio no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinen el otorgamiento de la concesión o autorización.
- 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6) Exigir que el personal aeronáutico posea las condiciones de idoneidad requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7) Fiscalizar toda clase de promoción y comercialización de los documentos de transporte efectuada por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con objeto de impedir toda práctica anticompetitiva o monopólica.
- 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en territorio del país de que se trate y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.
- 9) Autorizar la incorporación de nuevas aeronaves a los servicios de empresas de transporte aéreo del país de que se trate, señalando su aptitud para el cumplimiento de los mismos en las rutas respectivas.
- 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que le confiera el Poder Ejecutivo.

Art. 247 .- Los transportadores están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves a un funcionario de la autoridad de aplicación que deba viajar en misión de inspección. El lugar será reservado hasta veinticuatro (24) horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera del mismo.

CAPÍTULO V.

SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

Art. 248.- Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento del mismo. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, la autoridad de aplicación

y de acuerdo con las normas reglamentarias, en cualquier momento podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferida para la explotación de actividades aerocomerciales, en las siguientes circunstancias:

- 1) Cuando el explotador no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o faltase reiteradamente a obligaciones de menor importancia.
- 2) Cuando el servicio no fuere iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
- 3) Cuando el servicio se interrumpiese, total o parcialmente, sin causa justificada o permiso de la autoridad de aplicación.
- 4) Cuando una empresa es declarada en quiebra, se liquida o se disuelve por resolución judicial o cuando peticionado su concurso preventivo, la autoridad de aplicación estime que no existen garantías adecuadas para garantizar la prestación de los servicios respectivos.
- 5) Si la concesión o autorización hubiese sido cedida contra lo dispuesto por las disposiciones del presente Código.
- 6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista en el Título de los Seguros del presente Código.
- 7) Cuando el explotador se opusiere a la fiscalización o inspecciones establecidas por este Código o por la reglamentación.

Art. 249.- Cuando se configure alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo anterior, la autoridad de aplicación podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta que se sustancien las actuaciones administrativas correspondientes.

Art. 250.- Antes de la resolución que establezca la caducidad de la concesión o autorización, deberá oírse al interesado para que pueda producir prueba de descargo, en un procedimiento que determinará la reglamentación.

TITULO XI
DE LA RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I.

DAÑOS A LOS PASAJEROS, EQUIPAJES, MERCANCÍAS Y CARGA POSTAL

Art. 251.- El transportador es responsable de los daños causados por muerte o lesiones corporales y/o daño psíquico y/o daño moral sufridos por los pasajeros por la sola razón de que el hecho que los haya causado se produzca a bordo de una aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Se entiende por operaciones de embarque el período durante el cual los pasajeros se encuentran bajo las órdenes del transportador y hasta que entran a la aeronave, y por operaciones de desembarque desde que abandonan la aeronave hasta que dejan de estar bajo la custodia del transportador.

Art. 252.- El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por destrucción, pérdida o avería de los equipajes registrados, de los objetos de mano, de las mercancías y de la carga postal cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

El transporte aéreo a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes, las mercancías, o la carga postal se hallan bajo la custodia del transportador, ya sea en un aeródromo, o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

Respecto de los objetos de mano, el transporte aéreo comprende el período que media entre las operaciones de embarque y desembarque.

Art. 253.- El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de esos transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo a fin de proceder a la carga, entrega o trasbordo, serán aplicables las normas del presente código.

Art. 254.- El transportador es responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal.

Para ese efecto deberá considerarse período de transporte el que transcurre desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo, de conformidad con lo previsto en

el contrato respectivo, hasta el momento en que termina el viaje de acuerdo con lo previamente establecido.

Art. 255.- El transportador es responsable de los actos de sus dependientes cuando estos actúan en ejercicio de sus funciones. Asimismo, será responsable por los actos de los subcontratistas que realizaran acciones delegadas por aquel a fin de cumplir las obligaciones derivadas del contrato de transporte.

Art. 256.- El transportador no será responsable si prueba que el daño se produjo por culpa de la víctima. Asimismo, la responsabilidad del transportador se atenúa si prueba que la persona que ha sufrido el daño ha contribuido a causarlo. Si el daño se produjera por el hecho de un tercero por el que no debe responder, resarcirá los daños al pasajero pudiendo ejercer una acción de reintegro contra el mismo en acción posterior al pago de las sumas que correspondan abonar al pasajero.

Art. 257.- En el transporte de equipajes, el transportador no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o el vicio propio del equipaje.

Art. 258.- En el transporte de mercancías y carga postal el transportador no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de las mismas se debe exclusivamente a una de las causales siguientes:

- 1) La naturaleza o el vicio propio de las cosas transportadas.
- 2) El embalaje defectuoso de la mercancía o de la carga postal, realizado por una persona que no sea el transportador o sus dependientes.
- 3) Por la acción de un tercero de carácter imprevisible e irresistible por el que no debe responder.

Art. 259.- En el transporte de equipajes el transportador no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o el vicio propio del equipaje o por la acción de un tercero de carácter imprevisible e irresistible por el que no debe responder.

Art. 260.- En el transporte de personas, el transportador estará obligado a responder al pasajero por las consecuencias inmediatas y mediatas derivadas de su incumplimiento. Se considera que son consecuencias inmediatas de un hecho las que acostumbran a suceder según el curso natural y ordinario de las cosas. Las consecuencias que resultan solamente de la conexión de un hecho con un acontecimiento distinto, se llaman

consecuencias mediatas, entre las que está comprendida el daño moral. Las consecuencias que no pueden preverse no serán indemnizables, salvo dolo del transportista en la ejecución del contrato de transporte aéreo.

En ningún caso la indemnización por muerte será inferior aDEG. En ningún caso la indemnización total por incapacidad total y permanente será inferior aDEG o del porcentaje de incapacidad sobre dicho monto, en caso de incapacidad parcial y permanente. Se considera que existe incapacidad total y permanente cuando la incapacidad física del pasajero supere el 66% de la total vida.

Art. 261.- En caso de muerte o lesiones de los pasajeros, aún antes de iniciada la acción y en cualquier estado del juicio y a petición de parte, el juez o tribunal interviniente podrá decretar medidas cautelares cuando, a su criterio y según el mérito que arrojen los autos, resulte procedente el resguardo del derecho invocado. Dicha medida cautelar podrá consistir en pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y serán deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.

Del mismo modo, se podrá disponer que el transportador provea gratuitamente la asistencia médica y farmacéutica requerida por la víctima.

Art. 262.- En el transporte de equipajes registrados se abonará en concepto de indemnización por daños totales o parciales el equivalente a.....DEG por kilogramo transportado, salvo declaración especial de interés hecha por el pasajero en el momento de entrega del equipaje y mediante el pago de una tasa suplementaria. En tal caso el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada.

Si el transportador no hubiera emitido un talón de equipaje o en el mismo no constaran los kilogramos transportados, a los fines del cálculo del presente artículo la indemnización se calculará con base en los kilogramos comprendidos en el precio del billete de pasaje.

En lo que concierne a los objetos de mano del pasajero se abonará al pasajero por daño total del mismo el equivalente a.....DEG por pasajero.

Art. 263.- En el transporte de mercancías se abonará al legitimado activo a recibir la compensación por daño, el valor de reposición de la mercadería transportada en el lugar de destino. Si el daño a la mercadería fuera consecuencia de una acción dolosa del porteador, se indemnizará además del valor de reposición de la misma la pérdida de chance derivada del eventual lucro cesante de la misma. El daño moral en ambos casos sólo será objeto de resarcimiento si el legitimado activo acreditara la existencia del

mismo, no debiendo por tanto presumirse su existencia. Se considera que son legitimados activos el expedidor, el destinatario o el legítimo titular de los documentos de transporte que lo habilita a exigir la entrega de la carga por parte del transportador.

Art. 264.- En el transporte de carga postal, la responsabilidad quedará limitada a diez veces el valor del flete que correspondiere, salvo declaración especial de su valor hecha por el remitente y el pago de la pertinente tasa suplementaria. En tal caso, el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada.

Art. 265.- En el transporte de pasajeros, el retraso será resarcido con una compensación de pago inmediata por su sola verificación, sin que se requiera culpa del transportador. Solamente quedará excluido en el supuesto de caso fortuito o fuerza mayor ajena a la actividad aérea. Cuando fuera superior a una 1 hora y menor a 6 horas se abonará una suma equivalente aDEG. Cuando sea superior a 6 horas y menor a 24 horas será resarcido con una suma equivalente a... DEG. Cuando sea superior a 24 horas se abonará una suma equivalente aDEG. En todos los casos, el cómputo del plazo se efectuará conforme los términos del convenio de partes reflejado en la constancia electrónica de compra del pasaje o de la oferta pública efectuada por el transportador.

Art. 266.- Si el pasajero considerara que la demora obedece a una conducta culposa del porteador, podrá ejercer la opción de iniciar una acción tendiente a obtener el resarcimiento de las consecuencias mediatas e inmediatas derivadas del mismo, no pudiendo percibir la compensación de pago inmediato. La percepción de la compensación inmediata implica haber desistido del reclamo por incumplimiento culposo.

Art. 267.- En caso de retraso derivado de una conducta dolosa del transportista, el pasajero percibirá la compensación de pago inmediato sin perjuicio de que podrá ejercer una acción tendiente a obtener la reparación de las consecuencias inmediatas y mediatas de su incumplimiento. En este caso, la compensación de pago inmediata compensará las consecuencias no previstas por el transportador y no podrá por tanto ser deducida de la indemnización que obtenga el pasajero.

Art. 268.- En el caso de transporte de mercadería, si el retraso es superior a 24 horas del plazo convenido en la carta de porte, el monto del resarcimiento será el equivalente al doble del precio del pasaje o del flete pagado por el expedidor. El transportista podrá eximirse de reparar el daño si acredita que el retraso obedeció a la culpa de un tercero por el que no debe responder o de la culpa del expedidor o destinatario de la mercadería.

Art. 269.- En caso de retraso derivado de una conducta dolosa del transportador, el legitimado activo percibirá la compensación de pago inmediato prevista en el artículo

anterior, sin perjuicio de que podrá ejercer una acción tendiente a obtener la reparación de las consecuencias inmediatas y mediatas de su incumplimiento. En este caso, la compensación de pago inmediata compensará las consecuencias no previstas por el transportador y no podrá por tanto ser deducida de la indemnización que obtenga el damnificado por la demora.

Art. 270.- Será nula toda cláusula que tienda a exceptuar de la responsabilidad al transportador, señalar una relación causal indemnizable inferior a la establecida en el presente capítulo, sin que ello implique la nulidad del contrato.

Art. 271.- En caso de avería, destrucción o pérdida, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta dentro del plazo de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha en que el equipaje o la mercancía debieran ser puestos a disposición del destinatario. Toda protesta deberá hacerse por reserva consignada en el talón de equipaje o en la carta de porte, o por escrito, dentro del plazo previsto para la misma. El vencimiento de los términos establecidos para cada caso, sin que hubiese mediado protesta, torna inadmisibile toda acción contra el transportador, salvo las que pudieran nacer del dolo de éste.

Art. 272.- Lo dispuesto en materia de mercancías será aplicable a los casos de avería, destrucción o pérdida de la carga postal, cuyo destinatario deberá efectuar el reclamo en los plazos y por los modos establecidos en el artículo anterior, a partir del momento en que tome conocimiento de la avería, la destrucción o la pérdida de la carga postal que le fuera remitida.

Art. 273.- En el transporte sucesivo, el pasajero o sus derecho-habientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el accidente o retraso, salvo en el caso que por estipulación expresa el primer transportador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de efectos, mercancías o carga postal, el expedidor tendrá recurso contra el primer transportador y del destinatario que tenga derecho a la entrega, contra el último, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, la avería o pérdida. Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario y el legítimo titular del documento de transporte que lo habilita a exigir la entrega de la carga por parte del transportador.

Art. 274.- La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave para conjurar los efectos de un peligro grave o atenuar sus consecuencias para la seguridad común del vuelo, de la aeronave, de las personas o de las cosas, constituirá una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de ellos.

Art. 275.- Las disposiciones de este Capítulo se aplican a la persona (en adelante el "acarreador") que realiza el acarreo de las personas o las cosas en virtud de autorización dada por el transportador en todo o parte del trayecto convenido, sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Código. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

Art. 276.- El acarreador que realiza todo o parte de un transporte convenido por el transportador, será solidariamente responsable por los daños sufridos por las personas o mercaderías por el tramo en el que hubiese participado en los términos del presente Código, no pudiéndosele oponer ni extender los acuerdos convencionales de las partes del contrato que ampliaran los límites impuestos previstos en este capítulo, salvo expreso consentimiento del mismo.

Art. 277.- Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportador en virtud de la ejecución del contrato de transporte tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportador como al acarreador. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en relación a la disposición de la carga sólo surtirán efecto si son dirigidas al transportador.

Art. 278.- El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

Art. 279.- En el transporte de pasajeros, de equipaje y de mercancías toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Código, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y extensión de responsabilidad como los previstos en la presente norma, sin que ello afecte la cuestión de las personas que puedan iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de esas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

CAPÍTULO II.

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art. 280.- El explotador de una aeronave es civilmente responsable de todos los daños causados a terceros en la superficie, con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo, o una persona o cosa caída de la misma.

De igual manera será responsable civilmente el explotador por los daños causados a terceros en la superficie derivados del ruido o del estampido sónico generado por la aeronave, siempre y cuando este ruido o estampido sónico superen los límites establecidos en los reglamentos aeronáuticos internacionales para la operación de la misma, establecidos por la OACI.

Para efectos de establecer esta responsabilidad del explotador, se entenderá que una aeronave se encuentra “en vuelo” en todo momento desde el instante en que se cierran todas sus puertas externas, después del embarque de las personas o mercancías, hasta que se abran cualquiera de esas puertas para el desembarque de las mismas.

Art. 281.- El explotador de una aeronave no será responsable de los daños a que se refiere el artículo anterior, si prueba que dichos daños han sido causados por culpa u otra acción u omisión exclusiva e indebida de la víctima, o de hechos de terceros que comprenden sin limitarse a ellos, los actos de interferencia ilícita o de actos emanados de autoridad pública.

Cuando la víctima hubiere contribuido a causarlo, el monto de la indemnización se reducirá de modo proporcional a la concurrencia de culpas.

Art. 282.- El explotador de una aeronave deberá reparar los daños a los que se refiere el artículo 280 en forma integral, sin limitación legal, financiera, contractual ni de ningún tipo, teniendo en cuenta las pruebas que de los mismos se decreten y practiquen en el respectivo proceso.

Art. 283.- Se exceptúa la responsabilidad del explotador por los daños previstos en este capítulo, en los casos en que haya sido privado del uso de la aeronave por acto emanado de autoridad pública u obligado a utilizarla bajo la dirección de tal autoridad.

Art. 284.- La persona que se haya apoderado ilícitamente de una aeronave y ocasione a terceros en la superficie daños de los previstos en este capítulo, responderá plenamente por los mismos en la extensión que el derecho común reconozca al daño doloso.

Art. 285.- Los daños causados por aeronaves no tripuladas se regirán por lo dispuesto en este Título.

CAPÍTULO III.

DAÑOS A LAS AERONAVES, PERSONAS Y BIENES EMBARCADOS EN CASO DE ABORDAJE

Art. 286.- Se entiende por abordaje aéreo a toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento:

- 1) Cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con la tripulación, el pasaje o la carga a bordo.
- 2) Cuando se desplace en la superficie por sus propios medios.
- 3) Cuando se halla en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que aplica su fuerza motriz para el despegue hasta el momento en que deja de moverse culminando el recorrido de aterrizaje. Se aplicarán también las normas de abordaje a los daños producidos por una aeronave en movimiento a otra aeronave en movimiento, o a las personas o a los bienes a bordo de la misma, aunque no haya colisión.

Art. 287.- El explotador culpable del abordaje responde por los daños causados por ese hecho a cualquier aeronave.

Art. 288.- Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños de las mismas, a las personas y a los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la culpa. Si no pudiera determinarse la gravedad de la culpa, la responsabilidad se distribuirá en relación al valor de cada aeronave.

Art. 289.- La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponda, de repetir la parte proporcional contra el coautor del daño.

Art. 290.- La responsabilidad del explotador por los daños causados a las personas y a las cosas transportadas se regirá por el sistema y los límites determinados en el Capítulo I del presente Título.

CAPÍTULO IV

DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE EN CASO DE ABORDAJE

Art. 291.- En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de éstas responden solidariamente frente a las víctimas de los daños y según el sistema establecido en el Capítulo I de este Título.

Art. 292.- Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tendrá derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiere visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiera concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida tendrá derecho a repetir el excedente.

Art. 293. - Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soportará los montos de la responsabilidad causados por su aeronave, teniendo derecho a repetir el excedente quien haya pagado una suma mayor que la que le corresponda. Si no se pudiera determinar el daño causado por cada aeronave, deberán responder cada explotador en un 50% del total de daños resarcibles.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO AEREO

Art. 294.- La responsabilidad culposa de los Organismos de Tránsito Aéreo se regulará con las siguientes normas:

1) Los Organismos de Tránsito Aéreo son responsables por la culpa de sus funcionarios, empleados y agentes, de los daños producidos a las aeronaves, a las personas, a las cosas y a la carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros y a las cosas que se encuentran en la superficie, dentro del sistema establecido en el presente Código.

2) Sin embargo, los Organismos de Tránsito Aéreo no son responsables si el daño sobrevino por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de tercero, por culpa de la víctima o por la inexactitud y siempre que prueben que han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas.

3) Si el daño proviene de culpa concurrente de la víctima y del personal del Organismo; o de la víctima, los empleados del Organismo y el explotador de la aeronave o las aeronaves relacionadas con los daños; o del personal del Organismo y del o de los explotadores referidos, la responsabilidad será compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno, según la apreciación y decisión judicial.

4) Ninguna excepción podrá basarse en la inmunidad de un Organismo de Tránsito Aéreo por pertenecer a un Estado.

Art. 295.- Existirá presunción de culpa del Organismo de Tránsito Aéreo en los siguientes casos:

1) Si los daños provienen de falla de los equipos electrónicos y/o mecanismos automáticos de las comunicaciones. Para desvirtuar tal presunción de culpa, el Organismo deberá demostrar que sus funcionarios, empleados y agentes tomaron todas las medidas reglamentarias y posibles para evitar la falla.

2) Cuando por razones de defensa personal u otros motivos, el Organismo no aportare los archivos o registros en los que consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios,

empleados y agentes con los comandantes de aeronave, otros Organismos de Tránsito Aéreo y demás organismos con los cuales los haya intercambiado.

Art. 296.- Si el Organismo de Tránsito Aéreo fuera demandado por daños producidos a un pasajero o al equipaje de éste, o por daños a la carga, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido hasta la suma máxima indicada en el Capítulo I de este Título que rige la responsabilidad del transportador aéreo hacia las personas y las cosas transportadas, incluida la carga postal.

Art. 297.- Si el Organismo de Tránsito Aéreo fuese demandado por daños producidos a la carga, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido, según lo previsto por el Artículo 252 del presente código.

Art. 298.- Si el Organismo de Tránsito Aéreo fuese demandado por daños producidos a la carga postal, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido, hasta la suma que legalmente corresponda.

Art. 299.- Si el Organismo de Tránsito Aéreo fuese demandado por daños producidos a las personas y a los bienes situados en la superficie, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento integral del daño sufrido.

Art. 300.- Si el Organismo de Tránsito Aéreo fuese demandado por daños producidos a las aeronaves, a las personas y a los bienes por causas de abordaje de dos o más aeronaves, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento integral del daño sufrido.

Art. 301.- Si la responsabilidad debe ser compartida entre el Organismo de Tránsito Aéreo y el explotador, la víctima podrá demandar a cada uno de ellos hasta el límite legal fijado en este Código; pero en ningún caso podrá reclamar una cantidad mayor que la que corresponda al daño sufrido y probado, con más las costas del juicio y los intereses desde el día de la iniciación de éste.

Art. 302.- Las indemnizaciones por daños a las aeronaves se extenderán hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador.

CAPÍTULO VI

RESPONSABILIDAD EN LA OPERACIÓN AEROPORTUARIA

Art. 303.- A falta de convenio por escrito, se presume la responsabilidad del explotador del aeropuerto por los daños que sufra la aeronave respectiva, salvo prueba en contrario.

Art. 304.- Los contratos de hangaraje, guarda o estacionamiento de aeronaves que utilizan un aeropuerto determinará la responsabilidad del explotador de este último.

Art. 305.- El explotador del aeropuerto será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de defectos o mal estado del aeródromo o aeropuerto, de sus pistas o instalaciones, cuando dichas aeronaves sean utilizadas en actividades específicamente aeronáuticas.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES COMUNES

Art. 306.- Ni el transportador, ni el explotador ni el Organismo de Tránsito Aéreo tendrán derecho a ampararse en las prescripciones de los diversos Capítulos de este Título, que limitan los montos resultantes de sus respectivas responsabilidades, cuando la obligación de indemnizar el daño provenga de su propio dolo, de actos realizados con intención de causar daño o temerarios, o de los ejecutados en estos supuestos por personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Art. 307.- Las indemnizaciones previstas en el presente Título se calcularán en DEG (Derecho Espaciales de Giro), que se convertirá a la moneda nacional del respectivo Estado, al tipo de cambio de la fecha en que se efectúe el pago.

TITULO XII

DEL SOCORRO

CAPÍTULO I

BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO. OBLIGATORIEDAD DE SU PRESTACION PARA LOS ESTADOS SIGNATARIOS

Art. 308.- Los Estados Signatarios, en la medida de sus posibilidades, están obligados a:

- 1) Proceder a la búsqueda, a la asistencia y al salvamento de las aeronaves, sus tripulantes y sus pasajeros que, estando bajo su jurisdicción, se encuentren perdidos, en peligro o accidentados, sin distinción de la nacionalidad de las aeronaves ni de las personas a bordo.
- 2) En caso de tener conocimiento de que una aeronave se encuentra perdida, en peligro o accidentada en jurisdicción de otro estado, comunicar tal circunstancia al Estado de su matrícula.

Art. 309.- El Estado de registro deberá también, siempre que se les solicite, prestar el socorro a que se refiere el artículo anterior, bajo las condiciones que el mismo determina, a las aeronaves, sus tripulantes y sus pasajeros, que se encuentren perdidos o accidentados en jurisdicción de otro Estado.

Art. 310.- El Estado de registro se obliga a autorizar, previa solicitud y con sujeción a las normas de sus propias autoridades aeronáuticas, la entrada a su territorio y la circulación sobre el mismo de las aeronaves, los equipos y el personal necesario que disponga otro Estado para la búsqueda, la asistencia y el salvamento de las aeronaves, sus tripulantes y sus pasajeros que se encuentren perdidos, en peligro o accidentados. Dicha autorización deberá ser concedida aunque se trate de aeronaves públicas, salvo razón fundada.

Art. 311.- En todos los casos del artículo anterior, el personal cuya entrada al respectivo territorio se autorice deberá cumplir sus funciones bajo la dirección del servicio de búsqueda, asistencia y salvamento del Estado en que los mismos deberán llevarse a cabo.

Art. 312.- Todo Estado Signatario se reserva el derecho de no permitir la entrada a sus respectivos territorios del personal y de los medios para los fines a que hace referencia el artículo anterior, toda vez que con sus propios servicios de búsqueda, asistencia y salvamento pueda prestar el socorro adecuado y oportuno o en los casos en que exista certeza de que la aeronave perdida, en peligro o accidentada, se encuentre en las zonas donde se ha prohibido o limitado la circulación aérea.

Art. 313.- La obligatoriedad de prestar socorro en lugares donde ningún Estado ejerza soberanía, existirá para todo Estado Signatario en la medida de sus posibilidades, toda vez que se tenga conocimiento de la existencia de una aeronave allí perdida, en peligro o accidentada.

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Art. 314.- Los Estados Signatarios deberán proporcionar, en sus respectivos territorios y en las zonas de alta mar cercanas a sus costas, de acuerdo a sus posibilidades, servicios de búsqueda, asistencia y salvamento, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI y con los procedimientos que estimen más convenientes conforme a las circunstancias locales.

Art. 315.- Los Estados Signatarios coordinarán sus servicios de búsqueda, asistencia y salvamento con los servicios similares de los Estados vecinos. A tal efecto delimitarán las áreas de las cuales serán responsables, de acuerdo con las recomendaciones de las Conferencias de Transporte Aéreo de la OACI y establecerán en cada una de ellas un centro coordinador.

Art. 316.- El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de cada Estado Signatario será el encargado de solicitar ante el similar del Estado Signatario que corresponda, el socorro o la autorización para prestarlo conforme a lo establecido en el Capítulo I de este Título.

Art. 317.- Los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento de cada Estado Signatario deberán, por intermedio de sus centros coordinadores, proceder al señalamiento de los restos que resulten de un accidente de aviación ocurrido bajo sus respectivas jurisdicciones, a fin de evitar confusiones ulteriores. Organizarán, asimismo, un Registro en el que se indicará, en cuanto sea posible, el lugar preciso del accidente, los restos o los objetos resultantes del mismo y, en su caso, el señalamiento efectuado y el retiro o la destrucción de los elementos o de los objetos mencionados.

CAPÍTULO III

OBLIGATORIEDAD DEL SOCORRO

Art. 318.- Cada Estado Signatario adoptará las medidas conducentes a fin de posibilitar, en las zonas bajo su jurisdicción y responsabilidad, el socorro y la cooperación, a cuyo efecto establecerán:

1) La obligación de los comandantes y/o de los explotadores y/o de las personas que tengan la disponibilidad de las aeronaves, de prestar el socorro, en la medida de sus posibilidades.

2) La obligación de los particulares que tengan conocimiento de una aeronave que se encuentra perdida, en peligro o accidentada, de comunicar el hecho a la autoridad competente.

Art. 319.- La obligación de la búsqueda, la asistencia y el salvamento a que se refiere el artículo anterior nace a requerimiento de una autoridad competente, o de las personas a bordo de la aeronave afectada, o bien desde que se tiene conocimiento de la pérdida, del peligro o del accidente.

Art. 320.- Cesa la obligación de prestar socorro:

- 1) Cuando el mismo fuere prestado por otro en mejores condiciones.
- 2) Cuando no hubiere posibilidad de prestar socorro útil.
- 3) Cuando signifique grave riesgo para las personas a bordo de la aeronave que debe prestarlo.
- 4) Cuando fuere expresa y justificadamente rechazado.

CAPÍTULO IV

DE LA INDEMNIZACIÓN Y REMUNERACIÓN

Art. 320.- Los explotadores y quienes tengan la disponibilidad de las aeronaves que, conforme a las disposiciones del Capítulo anterior, hayan cooperado en la búsqueda, la asistencia o el salvamento de una aeronave perdida, en peligro o accidentada, de sus tripulantes y/o de sus pasajeros, tendrán derecho a ser indemnizados por los gastos y los daños emergentes de la operación o que sean consecuencia directa de ella.

Esta indemnización estará a cargo, solidariamente, del propietario, del explotador y de quien tenga la disponibilidad de la aeronave socorrida y no podrá exceder en conjunto el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

Art. 321.- La indemnización es debida aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

Art. 322.- Las personas que hayan salvado o contribuido a salvar bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y los daños resultantes de la operación, las dificultades del salvamento y el valor de los bienes salvados. Dicha remuneración, que en ningún caso excederá el valor de los bienes salvados, estará a cargo de todos los beneficiados en proporción al valor de los objetos, y el salvador podrá reclamar la indemnización de conformidad con lo previsto por el artículo anterior.

Art. 323.- Cuando se haya salvado al mismo tiempo personas y bienes, quienes han salvado personas tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada a quienes han salvado bienes, sin perjuicio de la indemnización que les pudiera corresponder.

Art. 324.- Si el socorro fuere prestado sin obligación de hacerlo, quienes lo hubieren verificado sólo tendrán derecho a ser indemnizados si han salvado o han contribuido a salvar a alguna persona o han prestado ayuda útil a la aeronave o a las cosas transportadas.

Art. 325.- Las disposiciones del presente Título serán también de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres, marítimos o espaciales.

TITULO XIII
DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Art. 326.- Se considera accidente de aviación a todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que causa la muerte o lesiones a personas, destrucción total o parcial de la carga, daños a la propia aeronave, motive que ésta los produzca, o durante el cual la misma desaparezca o se torne totalmente inaccesible.

Art. 327.- Todo Estado Signatario tomará todas las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación.

Concluida la investigación, que se llevará a cabo en la forma que prescriba la reglamentación respectiva, el Estado que la realice determinará la causa probable del accidente y se harán las recomendaciones pertinentes. En su caso, impondrá las sanciones administrativas que correspondan y cuando proceda, pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad judicial competente.

Art. 328.- El Estado de matrícula de la aeronave accidentada tendrá derecho a nombrar un representante acreditado y sus asesores para que participen en la investigación.

Art. 329.- Todo Estado Signatario, cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación de un accidente de aviación, donde quiera que éste se hubiere producido, facilitará a dicho Estado la información pertinente que posea.

Art. 330.- En todo lo referente a la investigación de accidentes de aviación, los Estados Signatarios aplicarán las normas y procedimientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

TITULO XIV
DE LOS SEGUROS

Art. 331.- Este capítulo se aplica a todos los operadores aéreos de los Estados Signatarios y a todos los operadores aéreos extranjeros que ingresen al espacio aéreo del territorio de todo Estado Signatario. Se exceptúan de esta disposición los operadores de aeronaves sin motor y/o aeronaves ultralivianas con motor.

Los seguros establecidos en este capítulo deben cubrir la responsabilidad civil que surja de un accidente aéreo, incluidos los riesgos de guerra y terrorismo.

Art. 332.- Todos los explotadores de aeronaves deberán contar con un seguro que cubra la muerte, heridas y otras lesiones corporales y daños a la propiedad sufridas por un pasajero en caso de un accidente. El límite asegurado será un mínimo de 250. 000 Derechos Especiales de Giro (DEG) por pasajero.

Art. 333.- Todos los explotadores de aeronaves deberán contar con un seguro que cubra la muerte, heridas y otras lesiones corporales y daños a la propiedad de terceros en caso de un accidente. El límite asegurado será establecido conforme a los siguientes niveles mínimos:

Categoría 1: Aeronaves con MTOM <	2000 kg	1,500,000 DEGs
Categoría 2: Aeronaves con MTOM <	6000 kg	4,500,000 DEGs
Categoría 3: Aeronaves con MTOM <	25,000 kg	12,000,000 DEGs
Categoría 4: Aeronaves con MTOM <	100,000 kg	50,000,000 DEGs
Categoría 5: Aeronaves con MTOM >	100,000 kg	90,000,000 DEGs

Art. 334.- El fletador a tiempo está asimismo obligado a contratar un seguro que cubra sus responsabilidades con respecto a los pasajeros, a las mercancías y a la carga postal transportados, emergentes de su gestión comercial en los términos y por los límites prescriptos en este Código.

Art. 335.- El explotador está también obligado a asegurar su responsabilidad en relación a los accidentes que sufra su personal habitual u ocasionalmente en función a bordo, durante el cumplimiento de sus servicios. Los límites y los demás requisitos legales de este último contrato de seguro se regirán por las leyes internas de los Estados Signatarios.

Art. 336.- El seguro será considerado como satisfactorio si ha sido contratado con un asegurador autorizado a tal efecto conforme a las leyes del Estado de matrícula de la aeronave.

Art. 337.- En lugar del seguro, cualquiera de las siguientes garantías podrá ser considerada suficiente y satisfactoria:

- 1) El depósito en efectivo, constituido en una caja pública o en un banco autorizado en el Estado de matrícula de la aeronave.
- 2) La fianza otorgada por un banco autorizado en el Estado de la matrícula de la aeronave.
- 3) La garantía otorgada por el Estado de matrícula de la aeronave.

TITULO XIV
DE LA PRESCRIPCIÓN

Art. 338.- Prescriben a los seis meses:

- 1) Las acciones para reclamar los créditos privilegiados que acuerda el artículo 66. El término corre desde el momento en que los mismos resultan exigibles.
- 2) Las acciones de repetición entre los explotadores por las sumas pagadas por motivos de daños provenientes de abordajes. El término corre desde la fecha de pago.

Art. 339.- Salvo las acciones a que se refiere el artículo anterior, todas las demás surgidas conforme a las disposiciones de este Código prescribirán a los dos años, contados a partir del momento en que nació el derecho correspondiente.

Art. 340.- La prescripción no será modificada por ninguna convención de las partes.

Art. 341.- La acción penal por los delitos previstos en este código prescribirá transcurrido el máximo de duración de la pena señalada para los mismos en el Título XV, no pudiendo en ningún caso ser inferior a los 2 años. Las penas de prisión prescriben en un tiempo igual al de la condena.

TITULO XV
DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 342.- A los efectos del presente Código se considerarán delitos aeronáuticos aquellos tipificados en el presente Título.

Art. 343.- Las penas que en este Código se establecen son las de prisión e inhabilitación.

Art. 344.- La pena de prisión se cumplirá de acuerdo con lo establecido por las respectivas leyes nacionales de los Estados Signatarios.

Art. 345.- Toda condena de prisión por más de un año, irá acompañada por inhabilitación por igual tiempo al de la condena, a partir del cumplimiento de ésta, en el caso que el culpable desempeñe funciones aeronáuticas. En caso de reincidencia, la pena de inhabilitación será por doble tiempo que el de la condena, pudiendo llegar hasta la de inhabilitación definitiva.

Art. 346.- La pena de inhabilitación producirá la privación del desempeño o ejercicio del empleo, del cargo, de la profesión o de la actividad sobre que recayere, en cualquiera de los Estados Signatarios.

Art. 347.- En todo aquello no previsto expresamente por el presente Código, serán aplicables las respectivas leyes nacionales.

CAPÍTULO II

DELITOS

Art. 348.- APODERAMIENTO ANTIJURÍDICO DE AERONAVE EN VUELO.

Será reprimido con prisión de tres a quince años el que por medio de violencia, intimidación, engaño, amenaza o cualquier otro modo, incluso los tecnológicos, se apodere de una aeronave en servicio o haga cambiar la ruta de la misma.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

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

Art. 349.- ATENTADO CONTRA LA AERONAVE.- Será reprimido con prisión de dos a ocho años el que, de cualquier modo, atentare contra la seguridad de una aeronave en servicio.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

Se aplicará la misma pena al que a sabiendas, pusiere en peligro la seguridad de una aeronave o de un aeropuerto por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la debida o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas o por la destrucción, daño de las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbación del funcionamiento de las mismas.

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

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

Art. 350.- INTERCEPTACIÓN INDEBIDA DE AERONAVE. Será reprimido con prisión de uno a seis años el que, por medio del uso de arma o de cualquier otro modo, ponga en peligro la seguridad de los ocupantes de una aeronave en vuelo, cuando ésta es interceptada.

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

Art. 351.- ATENTADO CONTRA EL AEROPUERTO O LA CIRCULACIÓN AÉREA. Será reprimido con prisión de uno a seis años el que realice cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de un aeródromo o aeropuerto o de la circulación aérea, o a detener o entorpecer esta última o los servicios de tránsito aéreo.

Si el autor o cómplice fuere funcionario del aeródromo o aeropuerto, la pena será de dos a ocho años de prisión.

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

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

Art. 352.- SOBREVUELO DE ZONAS PROHIBIDAS. Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujere o hiciere conducir clandestina o maliciosamente una aeronave sobre zonas prohibidas o limitadas a la circulación aérea o de tránsito aéreo limitado, o no acatare la orden de aterrizar en un aeropuerto, dispuesta por la autoridad de aplicación.

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

Art. 353.- CONDUCCIÓN ANTIJURÍDICA DE AERONAVE. Será reprimido con prisión de uno a cuatro años el que condujere o hiciere conducir una aeronave sin las marcas de nacionalidad o matrícula o con marcas falsas o sin el certificado de aeronavegabilidad.

La misma pena sufrirá el que condujere o hiciere conducir a otro una aeronave sin ser el titular de la correspondiente certificación de idoneidad.

Art. 354.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelos no autorizados o bajo la acción de bebidas o sustancias alcohólicas, estimulantes, estupefacientes o depresivas.

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

Art. 355.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujere o hiciere conducir una aeronave sin certificado de idoneidad, o transcurridos seis meses desde el vencimiento del mismo.

La misma pena se aplicará a quien condujere o hiciere conducir una aeronave sin marcas de nacionalidad o matrícula o con marcas falsas.

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

Art. 356.- ATRAVESAMIENTO ANTIJURÍDICO DE FRONTERA.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que, conduciendo o haciendo conducir una aeronave, a sabiendas atravesare clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad de aplicación, o se desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del Estado Signatario de que se trate.

Art. 357.- INCUMPLIMIENTO DE FUNCIONES PÚBLICAS AERONÁUTICAS.- Será reprimido con prisión de uno a cuatro años el funcionario a cargo del control de tránsito aéreo que permitiera la realización del mismo en cualquiera de las condiciones descriptas en los artículos 353, 354 y 355 del presente Código.-

Art. 358.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el funcionario que, por no comprobar debidamente las condiciones del personal de a bordo, expidiere o contribuyere a que se expida la certificación de idoneidad sin que realmente concurren las condiciones necesarias en las que las solicita. Igual pena tendrá el funcionario que expidiere o contribuyere a que se expida el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave en las circunstancias antedichas. La pena será de uno a cuatro años cuando el delito se cometa intencionalmente.

Art. 359.- TRANSPORTE PROHIBIDO.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar en una aeronave explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos, armas BQN, materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o producción de material fisionable especial, equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN, cosas peligrosas o de transporte sujeto al cumplimiento de normas específicas.

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

Art. 360.- ATENTADO CONTRA LA AERONÁUTICA CIVIL.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años:

- 1.- El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matrícula de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o de la adulteración.
- 2.- El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.
- 3.- El que emitiera o hiciere emitir comunicaciones aeronáuticas indebidas u omitiera las debidas.
- 4.- El que interfiriere las comunicaciones aeronáuticas.
- 5.- El que efectuare una función aeronáutica careciendo del certificado de idoneidad respectivo, o habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurridos seis meses desde su vencimiento.

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

Art. 361.- DENEGACIÓN DE SOCORRO.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años:

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

Art. 362.- ECHAZÓN PROHIBIDA.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que desde una aeronave en vuelo, no tratándose en caso de peligro grave para la misma, arrojaré objetos susceptibles de causar daño a personas o bienes en la superficie.

A los fines de lo previsto en el párrafo anterior, una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran las puertas de la misma para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez terminado el aterrizaje.

Art. 363.- FUNCIONAMIENTO ANTIJURÍDICO DE UN SISTEMA COMPUTARIZADO DE RESERVAS.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año:

- 1.- El que incorporare o hiciere incorporar a un sistema computarizado de reservas información inexacta, incompleta, confusa o discriminatoria, sobre toda clase de productos de transporte aéreo que se distribuyan o comercialicen por dicho sistema.
- 2.- El que mostrare o hiciere mostrar en forma discriminatoria en una pantalla de un sistema computarizado de reservas los horarios, tarifas, disponibilidades de lugar en un vuelo, selección o construcción de servicios de conexión y sus alternativos, y toda clase de información dada por el transportador participante de dicho sistema.
- 3.- El suscriptor de un sistema computarizado de reservas que, por sí o por otra persona, ofrezca o dé a los usuarios información falsa o distorsionada sobre un producto de transporte aéreo que éstos adquieran, o venda a los usuarios un producto de transporte aéreo en forma falsa, incompleta o discriminatoria, de modo que le cause perjuicio.

Art. 364.- CONDUCTA ANTIJURÍDICA A BORDO DE AERONAVES.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año, el pasajero de una aeronave en vuelo que:

- 1.- Agreda físicamente, o amenace con agredir a un integrante de la tripulación de la aeronave, o interfiera en el desempeño de sus funciones.

2.- Se negare a obedecer las instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave o en su nombre, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo de la misma.

A los fines de lo previsto en este artículo, una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran las puertas de la misma para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez terminado el aterrizaje.

Art. 365.- ASOCIACIÓN ILÍCITA AERONÁUTICA.- Será reprimido con cinco a veinte años de prisión el que tomare parte, cooperare o ayudare a la formación o al mantenimiento de una asociación ilícita o que instigare a ello, para cometer los delitos contenidos en el presente Capítulo.-

CAPÍTULO II

TENTATIVA DE DELITOS

Art. 366.- El que intente cometer alguno de los delitos incluidos en el presente Título, sin conseguirlo por cualquier circunstancia ajena a su voluntad, será reprimido con una pena de prisión que sea la mitad de la prevista para el delito respectivo.

CAPÍTULO III

INHABILITACION Y REINCIDENCIA

Art. 367.- Toda condena mayor de seis meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por igual término en el ejercicio de la función aeronáutica para la que el causante se encontrare habilitado.

En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva.

CAPÍTULO IV

EXTRADICION

Art. 368.- Se concederá la extradición de quien hubiere cometido “prima facie” los delitos previstos en el presente Título, en las condiciones establecidas por los tratados internacionales o por la legislación vigente.

CAPÍTULO V

AGRAVACION DE PENAS

Art. 369.- Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos en el presente Título resultare lesión grave o muerte de una o más personas, la pena será agravada en un tercio del doble de las establecidas. La pena de inhabilitación en este caso será definitiva.

TITULO XVI
DE LAS NORMAS DE POLICÍA

Art. 370.- Todo Estado Signatario puede exigir que toda aeronave que penetre en una zona donde la circulación aérea sea haya prohibido o limitado, aterrice tan pronto como le sea posible en algún aeródromo designado al efecto en su territorio, de conformidad con las normas respectivas.

Art. 371.- La autoridad aeronáutica de todo Estado Signatario está facultada para practicar las verificaciones relativas al pasaje, a las aeronaves, a su tripulación y a las cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o durante el estacionamiento en los aeródromos, así como a tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo o de los terceros en la superficie.

Art. 372.- La autoridad competente de todo Estado Signatario sólo podrá detener a los miembros de la tripulación de una aeronave en vuelo internacional entre los Estados Partes del presente Código, cuando le corresponda el conocimiento y la decisión de la respectiva causa o cuando así lo solicite el Estado Signatario a cuya jurisdicción corresponda el juzgamiento. En tales casos deberá facilitar su reemplazo inmediato evitando en lo posible la interrupción del viaje.
