

Breve análisis comparativo de las modificaciones al Código Aeronáutico (Ley N°
17.285) propuestas por el Decreto de Necesidad y Urgencia N°70/2023

Por - *María Victoria Zalazar Fandiño.*

Introducción

La presente reforma legislativa, centrada en la actualización y optimización de la Ley N° 17.285 que regula la aviación civil en Argentina, se erige como una respuesta proactiva a las dinámicas transformaciones en la industria aeronáutica. Conscientes de la necesidad de adecuar la normativa vigente a los desafíos contemporáneos, los legisladores han concebido una serie de modificaciones estructurales y puntuales, abarcando aspectos fundamentales desde la seguridad aérea hasta la fiscalización y procedimientos administrativos.

El análisis que sigue se propone examinar críticamente los aportes positivos de la reforma, destacando aspectos clave que redefinen el marco legal de la aviación civil en Argentina. Este análisis abordará detenidamente puntos específicos de la reforma, subrayando su alcance y relevancia en el contexto de la regulación aeronáutica.

Texto original y propuesta reformadora

TITULO I: GENERALIDADES

ARTICULO 1° – Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares. Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.

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

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

Comentario art. 1°: La modificación propuesta amplía la jurisdicción y el ámbito de aplicación del código, incluyendo el "mar territorial" y "aguas adyacentes," así como todos los espacios en los cuales la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía en cumplimiento de tratados internacionales. Introduce el término "espacio aéreo argentino" para referirse al espacio aéreo mencionado en el código.

ARTICULO 2° – Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 2°.- La aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial. A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general. Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia, quedan excluidas de la aplicación de esta Ley. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, le serán aplicables también a las aeronaves militares, y las operadas por las

fuerzas de seguridad. La aeronáutica civil en la REPÚBLICA ARGENTINA se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias. Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común.”

Comentario art. 2°: La modificación propuesta redefine la "aeronáutica civil" al introducir la distinción entre la "aeronáutica civil" y la "aeronáutica civil aerocomercial," considerando esta última como un servicio esencial. Además, excluye específicamente las aeronaves militares y las operadas por fuerzas de seguridad de la aplicación de la ley, aunque establece que ciertas normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, les serán aplicables.

TITULO II: CIRCULACION AEREA

CAPITULO I: PRINCIPIOS GENERALES

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

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

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

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

Nuevo “ARTÍCULO 3°.- El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el espacio aéreo argentino, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente. El tránsito será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad aeronáutica establecerá las normas generales

relativas a circulación aérea. Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.”

Comentario art. 3º: La modificación propuesta simplifica el alcance del artículo original, eliminando las referencias específicas al territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales. Establece la libertad de despegue, circulación y aterrizaje exclusivamente en el "espacio aéreo argentino."

CAPITULO II: PROTECCION AL VUELO

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

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

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

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

ARTÍCULO 184.- Sustitúyese el artículo 13 de la Ley Nº 17.285 y sus modificatorias por el siguiente: “

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

Comentario art. 13: La modificación propuesta redefine la prestación de servicios de navegación aérea, abriendo la posibilidad de convenios con empresas privadas para aspectos parciales de estos servicios. Además, establece principios de fiscalización, seguridad, libre competencia y acceso a los mercados, y especifica que la defensa del espacio aéreo y su control policial son exclusivos del Poder Ejecutivo Nacional.

CAPITULO III: ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO
ARGENTINO

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

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

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

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

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

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

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

Comentario arts. 18 y 21: La modificación propuesta actualiza los requisitos para las aeronaves extranjeras en territorio argentino, especificando que deben contar con la documentación exigida por la autoridad aeronáutica y los seguros obligatorios. Además, ajusta la regulación de fiscalización de las aeronaves privadas, permitiendo la dispensa de esta obligación por la autoridad aeronáutica en circunstancias específicas.

TITULO III: INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I: AERODROMOS

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

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

Nueva modificación al segundo párrafo del art 29“Los lugares aptos denunciados no son aeródromos. La operación se realizará siempre bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave que operen en, desde o hacia ellos.”

Comentario art. 29: La modificación propuesta clarifica que los lugares aptos denunciados no se consideran aeródromos y establece que las operaciones en estos lugares serán responsabilidad exclusiva del piloto al mando de la aeronave.

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

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

Comentario nuevo art. 29 bis: Esta adición introduce la regulación y fiscalización de los servicios aeroportuarios por parte de la autoridad aeronáutica, bajo principios de seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Además, define los servicios aeroportuarios y los servicios esenciales aeroportuarios, incluyendo los servicios de rampa en general.

CAPITULO II: LIMITACIONES AL DOMINIO

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

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

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

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

Comentario art. 34: La modificación propuesta amplía la responsabilidad del infractor, estableciendo que deberá eliminar el obstáculo a su exclusivo costo e indemnizar todos los daños ocasionados en caso de delito o infracción a la norma, violando la seguridad operacional. También incluye la posibilidad de que la autoridad o un tercero interesado realice la intimación.

TITULO IV: AERONAVES

CAPITULO I: CONCEPTO

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

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

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

Comentario art. 36: La modificación propuesta amplía la definición de aeronaves al incluir expresamente tanto a las aeronaves tripuladas como a las no tripuladas. Esta modificación refleja la evolución tecnológica en el uso de aeronaves, reconociendo la presencia de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo.

CAPITULO III: INSCRIPCION, MATRICULACION Y NACIONALIDAD

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

Para ello se requiere que:

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 42.- Podrá inscribirse provisoriamente, a nombre del comprador, toda aeronave adquirida mediante cualquier tipo de contratos celebrados en el país o en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserve el dominio de la aeronave hasta el pago total del precio de venta, el cumplimiento del plazo o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que: 1) El contrato se ajuste a la legislación

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

Comentario art. 42: La modificación propuesta simplifica y amplía la posibilidad de inscripción provisoria de aeronaves a nombre del comprador, eliminando la restricción relacionada con el peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad. Además, extiende la aplicabilidad de este régimen a cualquier tipo de contrato celebrado en el país o en el extranjero, siempre que el vendedor se reserve el dominio de la aeronave hasta el pago total del precio de venta, el cumplimiento del plazo o hasta el cumplimiento de la respectiva condición.

CAPITULO IV: REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

ARTICULO 45. – En el Registro de Aeronaves se anotarán:

- 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan.
- 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores.
- 3) Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas.
- 4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
- 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas;
- 6) Los contratos de locación de aeronaves;
- 7) El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;
- 8) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.

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

Nuevo “ARTÍCULO 45.- En el Registro de Aeronaves se inscribirán por medios electrónicos o en el formato que disponga la autoridad aeronáutica: 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan. 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores. 3) Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas. 4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves. 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas. 6) Los contratos de locación de aeronaves y todos aquellos que resulten oponibles a terceros. 7) En general toda inscripción o anotación de cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.”

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

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

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

Comentario arts. 45 y 47: La modificación propuesta actualiza el proceso de registro de aeronaves al permitir la inscripción por medios electrónicos o en el formato que disponga la autoridad aeronáutica. Además, aclara que el acceso al Registro Nacional de Aeronaves estará disponible mediante medios electrónicos, reflejando un enfoque más moderno y eficiente.

CAPITULO V: PROPIEDAD DE AERONAVES

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

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

3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.

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

Nuevo “ARTÍCULO 48.- Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere: 1) Si se trata de una persona humana, tener domicilio legal en la República; 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos exceden de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio legal en la República; 3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.”

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

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

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

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

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

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

Comentario arts. 48, 50 y 51: Las modificaciones propuestas simplifican y modernizan los requisitos para ser propietario de una aeronave argentina. Además, se ajusta la numeración de los incisos en el artículo 195 para reflejar la eliminación del inciso 8° en

la redacción propuesta. En el artículo 196, se mantiene la necesidad de formalización por instrumento público o ante la autoridad consular argentina, pero se ajusta la numeración de los incisos para reflejar la eliminación del inciso 8° en la redacción propuesta.

CAPITULO VI: HIPOTECA

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

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

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

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

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

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

Comentario art. 52: La modificación propuesta mantiene el contenido y la estructura del artículo original. No hay cambios sustanciales en el sentido o la aplicación de las disposiciones. La redacción se ajusta para reflejar la numeración del artículo modificado.

CAPITULO VII: PRIVILEGIOS

ARTICULO 60. – Tendrán privilegio sobre la aeronave:

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 60.- Tendrán privilegio sobre la aeronave: 1) Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario. 2) Los créditos derivados de tasas y tributos relacionados con la aviación civil limitándose al período de dos años anteriores a la fecha del reclamo del privilegio. 3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave. 4) Los créditos por reparaciones extraordinarias hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje. 5) Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.”

ARTICULO 63. – Los privilegios se extinguen:

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 63.- Los privilegios se extinguen: 1) Por la extinción de la obligación principal. 2) Por el vencimiento del plazo de dos años desde su inscripción si

ésta no fuese renovada. 3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscritos conforme al artículo 58 de este código.”

Comentario arts. 60 y 63: La modificación propuesta en el Decreto de Necesidad y Urgencia N°70/2023 mantiene la estructura y la esencia del artículo original, realizando ajustes en la redacción y especificando el tipo de créditos relacionados con tasas y tributos en lugar de derechos de utilización de aeródromos. Además, se amplía el período de limitación para estos créditos de un año a dos años. En el artículo 63, se duplica el plazo de extinción de los privilegios, pasando de un año a dos años desde la inscripción si esta no se renueva. Estos cambios buscan aclarar y actualizar los tipos de créditos y los plazos asociados a los privilegios sobre la aeronave.

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

Nuevo CAPITULO IX: CONTRATOS SOBRE AERONAVES.

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

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

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

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

Comentario art. 68: La modificación propuesta en el Decreto de Necesidad y Urgencia N°70/2023 altera el nombre del CAPÍTULO IX del TÍTULO IV: AERONAVES, de "Contrato de Locación de Aeronaves" a "Contratos sobre Aeronaves", reflejando una expansión para incluir diversos tipos de contratos relacionados con aeronaves, no limitándose únicamente a la locación. Además, se enfatiza en el principio de la libertad contractual y se especifica que los contratos que involucren la transferencia de la calidad

de explotador deben ser realizados por escrito e inscritos en el Registro Nacional de Aeronaves. Este cambio amplía la cobertura del capítulo y establece requisitos más generales para los contratos sobre aeronaves.

CAPITULO XI: ABANDONO DE AERONAVES

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 74.- Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el espacio aéreo argentino y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización. El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.”

Comentario art. 74: La modificación propuesta en el Decreto de Necesidad y Urgencia N°70/2023 reemplaza "territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales" por "espacio aéreo argentino". Este cambio aclara y delimita específicamente el lugar donde se aplicará la normativa sobre el abandono de aeronaves, centrando la jurisdicción en el espacio aéreo. Este ajuste puede tener implicaciones en la interpretación y aplicación de las disposiciones relacionadas con el abandono de aeronaves.

TITULO V: PERSONAL AERONAUTICO

ARTICULO 79. – Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante.

Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

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

Nuevo “ARTÍCULO 79.- Toda aeronave tripulada debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. En las aeronaves no tripuladas el piloto a distancia será el comandante de aquellas. Las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial.”

Comentario art. 79: La modificación propuesta en el Decreto de Necesidad y Urgencia N°70/2023 amplía la normativa original para abordar específicamente las aeronaves no tripuladas y aquellas conducidas por inteligencia artificial. La inclusión de estas disposiciones es crucial dado el avance tecnológico en la aviación, estableciendo la base para la reglamentación de la conducción de aeronaves por control remoto y a través de inteligencia artificial. La adaptación de la ley a los avances tecnológicos es esencial para garantizar la seguridad y eficiencia en la operación de aeronaves.

TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL

CAPITULO I: GENERALIDADES

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

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

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

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

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

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

Comentario arts. 91 y 95: Las modificaciones propuestas en estos artículos parecen centrarse en la simplificación y clarificación de la normativa. En el Artículo 91, se introduce la categoría de "servicios esenciales de transporte aéreo", lo que podría indicar una intención de enfocarse en los aspectos críticos del transporte aéreo. En cuanto al Artículo 95, se reemplaza la referencia a "concesión o autorización" por "autorización previa", lo que podría reflejar una simplificación de los requisitos para la explotación de actividades comerciales aéreas. Además, se añade una disposición específica relacionada con empresas de bandera extranjera, indicando que su autorización deberá sujetarse a normas y acuerdos internacionales, con un énfasis en obtener principios de reciprocidad.

CAPITULO II: SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNO

SECCION A: Explotación

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

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

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

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

Comentario art. 97: La modificación propuesta reemplaza "personas físicas" por "personas humanas", lo cual es un cambio de términos sin alterar significativamente el sentido.

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

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

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

Comentario art. 98: La modificación cambia "domicilio real" por "domicilio legal" para las personas humanas que exploren servicios de transporte aéreo interno.

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 99.- Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes argentinas aplicables y vigentes, sujetas a la reglamentación aeronáutica y condicionadas en particular a las siguientes exigencias: 1) Tener domicilio permanente de la empresa en la República, 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas humanas con domicilio legal en la República, 3) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos con domicilio legal en la REPÚBLICA ARGENTINA.”

Comentario art. 99: La modificación simplifica algunas condiciones para la constitución de sociedades y se ajusta a la reglamentación aeronáutica.

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

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

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

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

Comentario art. 102: Se reemplaza "concesión" por "autorización" y se ajusta el procedimiento para las autorizaciones.

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

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

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

Comentario art. 104: Se reemplaza "concesión" por "autorización" y se añaden consideraciones sobre competencia y libertad de mercado.

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

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

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

Comentario art. 105: Se reemplaza "concesión" por "autorización" en línea con las modificaciones anteriores.

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

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

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

Comentario art. 106: Se otorga al Poder Ejecutivo la facultad de autorizar excepciones sobre el porcentaje de personal extranjero.

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

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

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

Comentario art. 107: Se otorga al Poder Ejecutivo la facultad de permitir excepciones a la regla de matrícula argentina.

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 108.- La autoridad aeronáutica, ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil o el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional que en el futuro la sustituya o reemplace, será única y establecerá o adoptará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su

sistematización. Dicha autoridad entiende y regula la totalidad de los Anexos Técnicos de los Convenios internacionales sobre la materia.”

Comentario art. 108: Se especifica que la autoridad aeronáutica será ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil o el organismo federal aeroespacial.

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

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

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

Comentario art. 109: Se mantiene la autorización previa para aspectos operativos, pero se establece la libertad de fijar tarifas.

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

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

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

Comentario art. 110: Se cambia el enfoque de la aprobación de acuerdos por la autoridad aeronáutica a la regulación bajo la Ley de Defensa de la Competencia.

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

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

El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresar al fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil.

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

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

Comentario art. 112: Se ajusta la redacción, pero el propósito del depósito como garantía y su destino en caso de incumplimiento se mantiene.

SECCION B: Transporte de pasajeros

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

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

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

Comentario art. 113: Esta modificación refleja la adaptación a las nuevas tecnologías y permite el uso de billetes de pasaje electrónicos, proporcionando flexibilidad en la documentación del contrato de transporte de pasajeros.

SECCION C: Transporte de equipajes

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

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

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

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

Comentario art. 116: La modificación propuesta permite que el talón de equipajes sea expedido por escrito o digitalmente, adaptándose a las opciones tecnológicas actuales. Esta adaptación proporciona flexibilidad en la documentación del transporte de equipajes registrados, reconociendo la validez de los documentos digitales en este contexto.

SECCION D: Transporte de mercancías

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 120.- La carta de porte debe ser extendida en triple ejemplar en formato físico o electrónico; uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador.”

Comentario art. 120: La modificación propuesta mantiene la esencia del artículo original pero agrega la opción de formato electrónico para la carta de porte. Esto refleja la adaptación a los avances tecnológicos y reconoce la validez de los documentos electrónicos en el transporte de mercancías.

SECCION E: Transporte de carga postal

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

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

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

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

Derogado ARTICULO 127. – Las tarifas para el transporte de carga postal serán aprobadas por el Poder Ejecutivo, con intervención de las autoridades aeronáutica y postal.

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

Comentario arts. derogados 125, 126 y 127: La derogación propuesta elimina la Sección E completa, relacionada con el transporte de carga postal. Esto implica que los explotadores de servicios de transporte aéreo regular ya no estarían obligados a transportar carga postal, y las disposiciones específicas sobre tarifas y autorizaciones también serían eliminadas.

CAPITULO III: SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

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

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

Comentario nuevo art. 128 bis: Este artículo incorporado establece principios y directrices para la política de aviación civil a cargo del Poder Ejecutivo Nacional. Destaca la importancia de la seguridad y la libertad de mercado, promoviendo el libre acceso recíproco a los mercados aerocomerciales tanto nacionales como internacionales.

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

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 129.- Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de autorizaciones donde se analice la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda, conforme a los principios de libertad de mercado y/o los acuerdos bilaterales o multilaterales suscriptos. La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular, en todos los casos, serán sometidas a la aprobación operativa previa de la autoridad aeronáutica.”

Comentario art. 129: La modificación amplía y detalla el procedimiento para la autorización de servicios de transporte aéreo internacional por empresas extranjeras. Destaca la importancia de los principios de libertad de mercado y/o acuerdos bilaterales o multilaterales, además de establecer que la aprobación operativa previa será necesaria para itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios de servicios regulares internacionales.

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

Nuevo “ARTÍCULO 130 bis.- Atento la integridad y autonomía establecidas para la navegación y comercio aéreo y la propia operatoria comercial de la industria en el orden

interno e internacional, la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero.”

Comentario nuevo art. 130 bis: Este artículo incorporado establece la obligación de la autoridad aeronáutica de sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero. Reconoce la importancia de garantizar derechos y protección a los pasajeros en el ámbito de la aviación civil.

CAPITULO IV: TRABAJO AEREO

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

- 1) Reunir los requisitos establecidos en el artículo 48 para ser propietario de aeronave;
- 2) Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate;
- 3) Operar con aeronaves de matrícula argentina.

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 131.- Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos: 1) Reunir los requisitos establecidos en el artículo 48 para ser propietario de aeronave; 2) Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate; 3) Operar con aeronaves de matrícula argentina o con aeronaves de matrícula extranjera, sujeto a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional.”

Comentario art. 131: La modificación del artículo 131 amplía las posibilidades de operar con aeronaves en el trabajo aéreo. Ahora, además de operar con aeronaves de matrícula argentina, se permite operar con aeronaves de matrícula extranjera, siempre que esté

sujeto a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional. Esto podría facilitar la realización de ciertos trabajos aéreos en colaboración con aeronaves extranjeras bajo acuerdos específicos.

CAPITULO V: FISCALIZACION DE ACTIVIDADES COMERCIALES

ARTICULO 133. – Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica.

Al efecto le corresponde:

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

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

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 133.- Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad competente. Al efecto le corresponde: 1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones, Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, y demás normas que en su consecuencia se dicten. 2) Ejercer la fiscalización técnica-operativa, económica y financiera del explotador. 3) Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultaren de ellos causales que traigan aparejada la caducidad o retiro de la autorización. 4) Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la autorización, o la continuidad de los servicios. 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad. 6) Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes. 7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, para garantizar el cumplimiento de la sana competencia y la adecuada protección de los derechos de los usuarios. 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento

de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en el territorio nacional y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras. 9) Calificar, conforme la ley vigente en materia de policía aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país. 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo nacional. 11) La autoridad aeronáutica procurará activamente detectar y someter a fiscalización a los explotadores u operadores clandestinos, entendiéndose por tales a quienes operen al margen de la normativa aeronáutica vigente. A tal fin, podrán afectarse recursos propios o bien requerir el auxilio de las Fuerzas de Seguridad federales o provinciales, que en todos los casos deberán brindarlo.”

Comentario art. 133: La modificación sustituye "autoridad aeronáutica" por "autoridad competente". Además, agrega referencias a tratados e instrumentos internacionales ratificados por la Nación Argentina, ampliando el marco normativo aplicable. La modificación enfatiza la importancia de cumplir con las normativas nacionales e internacionales, y destaca la necesidad de fiscalizar y prevenir la operación clandestina.

ARTÍCULO 227.- Sustitúyese el nombre del CAPITULO VI del TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

Nuevo: CAPITULO VI: SUSPENSION Y EXTINCION DE LAS AUTORIZACIONES.

ARTICULO 135. – Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrán declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 135.- Las autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá cancelar la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias: 1) Si el explotador no cumpliera las obligaciones substanciales a su cargo o si faltase, reiteradamente, a obligaciones de menor importancia. 2) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la autorización. 3) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica. 4) Si la empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios. 5) Si la autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 96 de este Código. 6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista por el título X (Seguros) y en el artículo 112. 7) Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este Código y su reglamentación. 8) Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la autorización. 9) Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica. Cuando a juicio de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos precedentes que motiven el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se substancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el artículo 137.”

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

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

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

Comentario arts. 135 y 137: La modificación cambia el nombre del capítulo para reflejar su contenido, centrado en la suspensión y extinción de las autorizaciones en lugar de generalizarlo como "AERONAUTICA COMERCIAL".

La modificación reemplaza "declaración de caducidad de la concesión o del retiro de la autorización" por "cancelación de la autorización", simplificando y aclarando el lenguaje. Además, destaca la importancia de garantizar la participación del interesado y menciona el derecho de defensa y el control judicial, fortaleciendo las garantías procesales.

CAPITULO VII: SUBVENCIONES

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

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

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

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

Comentario art. 138: La modificación altera significativamente el enfoque del artículo. En la versión original, se menciona la posibilidad de subvencionar para cubrir el déficit de una sana explotación. En la versión propuesta, se enfoca en subvencionar la demanda de servicios de transporte aéreo en rutas de interés general. La modificación puede reflejar un cambio en la estrategia de subvenciones, pasando de cubrir déficits operativos a estimular la demanda en rutas específicas.

TITULO IX: INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION

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

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

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

Comentario art. 185: La modificación amplía el alcance de la investigación de accidentes de aviación al incluir incidentes y establece que la autoridad debe ser competente e independiente en la investigación técnica. Además, destaca que la investigación no puede asignar responsabilidad o culpa ni ser utilizada como prueba judicial.

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 186.- Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan. La primera autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad competente en

materia de investigación técnica de accidentes de aviación, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.”

Comentario art. 186: La modificación extiende la obligación de informar a cualquier accidente o incidente de aviación e incluye la comunicación a la autoridad competente en investigación técnica de accidentes de aviación.

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

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

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

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

Comentario art. 187: La modificación refuerza la autoridad de la entidad competente en investigación de accidentes de aviación, estableciendo su papel en la remoción o liberación de la aeronave y otros elementos afectados.

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

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

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

Comentario art. 188: La modificación cambia el término "declarar" por "ser entrevistada" y especifica que debe ser ante la autoridad competente en investigación de accidentes de aviación.

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 189.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad competente en materia de investigación de accidentes de aviación, así como permitir a ésta el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación.”

Comentario art. 189: La modificación cambia "autoridad aeronáutica" por "autoridad competente en materia de investigación de accidentes de aviación," destacando la competencia específica en investigación.

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

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

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

Comentario art. 190: La modificación cambia "territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales" por "espacio aéreo argentino," posiblemente para ampliar la cobertura aérea sujeta a investigación.

TITULO XI: LEY APLICABLE, JURISDICCION Y COMPETENCIA

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

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

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

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

Comentario art. 199: La modificación cambia "territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales" por "espacio aéreo argentino," posiblemente para alinear el texto con un enfoque más específico en la jurisdicción sobre el espacio aéreo.

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 200.– En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo en el espacio aéreo argentino , la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación sólo corresponde en caso de: 1) Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales. 2) Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea. 3) Que comprometan la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito si no mediase, en este último caso, pedido de extradición.”

Comentario art. 200: La modificación cambia "sobre el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales" por "en el espacio aéreo argentino," posiblemente para alinear el texto con un enfoque más específico en la jurisdicción sobre el espacio aéreo.

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

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

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

Comentario art. 201: La modificación cambia "sobre territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales" por "en el espacio aéreo argentino," posiblemente para alinear el texto con un enfoque más específico en la jurisdicción sobre el espacio aéreo.

TITULO XII: FISCALIZACION Y PROCEDIMIENTO

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

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

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

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

Comentario art. 202: La modificación cambia "aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República y sus aguas jurisdiccionales" por "infraestructura aeronáutica y demás servicios y lugares aeronáuticos en el espacio aéreo argentino," y elimina la mención específica a las "policías nacionales existentes." Esta modificación parece tener como objetivo generalizar y ampliar la jurisdicción de la autoridad aeronáutica a todo el espacio aéreo argentino y los servicios aeronáuticos, sin hacer referencia específica a las policías nacionales existentes.

TITULO XIII: FALTAS Y DELITOS

CAPITULO I: INFRACCIONES

ARTICULO 208. – Las infracciones a las disposiciones de este código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo nacional y sancionadas con:

1) Apercibimiento;

2) Multa.

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

b) Para las restantes actividades aeronáuticas hasta la suma de cien millones de pesos (\$ 100.000.000).

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

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

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

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

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 208.- El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil. Hasta que ello ocurra estará vigente el actual sistema de infracciones. Este reglamento deberá prever que las infracciones por inobservancia de este código, las leyes vigentes y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán sancionadas con: i. Apercibimiento, ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción, Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica, iii. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo, iv. v. Retiro de las autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales. Con relación al monto de las Multas se establece: a. Para las infracciones en el transporte aéreo comercial de 10 hasta la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor. b. Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que cuenten con poder de policía delegado, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, considerando la gravedad de la infracción y antecedentes del infractor. c. Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea; y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO. d. Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta Cincuenta (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor. La Autoridad Aeronáutica, se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50%) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía

reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue. Dicha conducta, resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante. Se entiende con poder de policía delegado a aquellas personas humanas u organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados.”

Comentario art. 208: Elimina la descripción detallada de las infracciones y sanciones, indicando que el Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil. Hasta entonces, se mantendrá el sistema actual de infracciones. Proporciona pautas generales sobre las sanciones, mencionando apercibimiento, multa, inhabilitación temporaria o definitiva, suspensión temporaria de concesiones y autorizaciones, y caducidad de concesiones o retiro de autorizaciones.

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

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

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

Comentario art. 209: Mantiene la idea central de que las faltas serán sancionadas por la autoridad aeronáutica, eliminando la referencia a casos específicos que requieren decisiones del Poder Ejecutivo.

ARTICULO 210. – El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultada para

imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, serán fijados por Poder Ejecutivo.

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

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

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

Comentario art. 210: Modifica el artículo 210 para indicar que la investigación de las faltas estará a cargo de la autoridad aeronáutica. El procedimiento será sumario y escrito, garantizando dos instancias y el derecho de defensa.

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

- 1) Multa superior a \$500.000 en el caso del transporte aéreo comercial, cualquiera sea la naturaleza de la infracción.
- 2) Multa superior a \$200.000 para el caso de las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.
- 3) Inhabilitación definitiva.
- 4) Inhabilitación temporaria que supere los 15 días.
- 5) Suspensión temporaria de las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

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

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

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

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

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

Comentario art. 215: Mantiene la idea central de que las sanciones son recurribles ante la Justicia Federal en lo Contencioso Administrativo, eliminando los montos específicos y dejando la actualización de los montos a una reglamentación posterior.

TITULO XV: DISPOSICIONES FINALES

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

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

Nuevo “ARTÍCULO 231.- En la circulación aérea dentro del espacio aéreo argentino, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales de los que la Nación sea parte.”

Comentario art. 231: La modificación propuesta simplifica el alcance del artículo, centrando la referencia a la circulación aérea únicamente dentro del espacio aéreo argentino, sin incluir las aguas jurisdiccionales.

Conclusiones preliminares

La reforma legislativa propuesta incide de manera trascendental en diversos aspectos inherentes a la normativa aeronáutica argentina, con especial atención en la Ley N° 17.285. De manera primordial, se evidencia una diligente voluntad de modernizar y adecuar la legislación vigente a los cambios dinámicos en la industria de la aviación civil, denotando la pertinencia de la revisión legislativa en este ámbito específico.

En este sentido, se observa un énfasis particular en la temática de seguridad aérea, donde la reforma aborda detalladamente la investigación de accidentes e incidentes de aviación. Notablemente, se instituye la creación de una autoridad técnica independiente encargada de tales investigaciones, como lo dispone el artículo 231 de la Ley.

En la esfera económica de la aviación, se destaca la reformulación de las disposiciones vinculadas a la regulación de tarifas y subvenciones. La reforma concede al Poder Ejecutivo la facultad de subvencionar la demanda de servicios de transporte aéreo en rutas de interés general, conforme al artículo 138 reformado en el artículo 230 de la Ley.

Asimismo, la reforma aborda con precisión la jurisdicción y la aplicación de leyes en casos específicos, delineando claramente las circunstancias bajo las cuales se registrarán las aeronaves privadas argentinas y extranjeras, según lo dispuesto en el artículo 199 modificado por el artículo 237.

En el ámbito de las sanciones por infracciones, se introduce un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil, que sustituirá el régimen anterior. Este nuevo enfoque normativo, según el artículo 208 modificado por el artículo 241, pretende mejorar la coherencia y proporcionalidad en las sanciones, estableciendo montos específicos para cada tipo de infracción.

Adicionalmente, la reforma resalta la importancia del derecho de defensa y establece un procedimiento sumario y actuado con la existencia de dos instancias, garantizando así el debido proceso, tal como lo dispone el artículo 210, modificado por el artículo 243.

En términos de acceso a la justicia, la reforma faculta a que ciertas sanciones sean recurribles ante la Justicia Federal en lo Contencioso Administrativo, brindando una instancia adicional para la revisión de decisiones administrativas, según el artículo 215 reformado por el artículo 244.

Finalmente, en lo concerniente a las unidades de medida en la circulación aérea, se simplifica la redacción, eliminando la mención de aguas jurisdiccionales y enfocándose exclusivamente en el espacio aéreo argentino, como lo estipula el artículo 231, modificado por el artículo 245.

Buenos Aires, Diciembre 2023