

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 14.307 · 1954

CÓDIGO AERONAUTICO

Boletín Oficial, 18 de agosto de 1954 · 193 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Código Aeronautico

TÍTULO III **Infraestructura** 8

Capítulo I · Aeródromos 9

Capítulo II · Limitaciones al dominio 9

TÍTULO IV **Aeronaves** 12

Capítulo I · Definición 13

Capítulo II · Clasificación 13

Capítulo III · Registro nacional de aeronaves 13

Capítulo IV · Requisitos para ser propietario de una aeronave Argentina 14

Capítulo V · Nacionalidad 15

Capítulo VI · Marcas 15

Capítulo VII · Título, modificaciones y transferencias 16

Capítulo VIII · Hipotecas y privilegios 17

Capítulo IX · Utilización 18

Capítulo X · Embargos 19

Capítulo XI · Industrias 20

TÍTULO V **Personal aeronáutico** 21

TÍTULO VI **Circulación aérea** 27

Capítulo I · Documentos Relativos a las aeronaves nacionales. 28

Capítulo II · Documentos relativos a las aeronaves extranjeras 29

TÍTULO VII **Transporte aéreo** 30

Capítulo I · Transporte aéreo en general 31

Capítulo II · Transporte aéreo internacional 31

TÍTULO VIII **Explotación de servicios aéreos** 32

Capítulo I · Servicios de transporte de itinerario fijo 33

Capítulo II · Servicios de transporte no sujetos a itinerario fijo 34

Capítulo III · Transporte de pasajeros 34

Capítulo IV · Transporte de equipajes 36

Capítulo V · Transporte de mercancías 37

Capítulo VI · Transporte postal 38

TÍTULO IX **Búsqueda, asistencia y salvamento** 39

ÍNDICE

Código Aeronautico

TÍTULO X **Responsabilidad** 42

Capítulo I · Daños causados a los pasajeros o a las mercancías transportadas 43

Capítulo II · Daños causados a terceros en la superficie 47

Capítulo III · Daños causados en transporte gratuito 49

Capítulo IV · Daños a personas y bienes embarcados en caso de abordaje 50

Capítulo V · Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje 51

TÍTULO XI **Seguros** 53

TÍTULO XII **Inspección** 56

TÍTULO XIII **Caducidad** 58

TÍTULO XIV **Prescripción** 60

TÍTULO XV **Jurisdicción competente y legislación aplicable** 62

TÍTULO XVI **Infracciones y penalidades** 65

Capítulo I · Faltas 66

Capítulo II · Delitos 67

TÍTULO XVII **Policía y procedimientos** 68

Título XVIII 70

CODIGO AERONAUTICO DE LA NACION

LEY 14.307

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso,

sancionan con fuerza de LEY:

ARTÍCULO 1°. Téngase por Ley de la Nación el Código Aeronáutico proyectado por el Poder Ejecutivo de la Nación, con las modificaciones que se detallan en la planilla anexa.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino; en Buenos Aires, a los quince días del mes de julio del año mil novecientos cincuenta y cuatro.

A. TESAIRE

A. J. BENITEZ

Alberto Reales

Eduardo T. Oliver

— Registrado bajo el número 14.307 —

PLANILLA ANEXA

ARTICULO 1º — Primer Párrafo, suprímense las palabras 'ilimitado en la altura y'.

Segundo párrafo, agréganse después de la palabra 'militares', una coma y las palabras: 'de aduana y de policía'.

Agrégase como tercer párrafo lo siguiente: 'Para las aeronaves militares nacionales, rigen solamente las normas relativas a la circulación aérea, así como las complementarias que a ese respecto dicte la autoridad aeronáutica. Sin perjuicio de ello cuando en virtud de sus funciones específicas, tales aeronaves deban apartarse de estos preceptos, deberán comunicarlos previamente a la autoridad competente, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que correspondan'.

ARTÍCULO 8°. Sustitúyese la redacción de este artículo por la siguiente: 'Las aeronaves deberán estar equipadas con aparatos radioeléctricos para telecomunicaciones, los cuales deberán poseer la licencia correspondiente expedida por la autoridad competente. El poder Ejecutivo determinará qué aeronaves podrán ser exceptuados de ello'.

ARTÍCULO 11. Sustitúyese: 'aeródromo de frontera' por 'aeropuerto internacional'.

ARTÍCULO 12. Después de la palabra 'transportadas', sustitúyese la redacción de este artículo por la siguiente: 'antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento en el aeródromo y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo'.

ARTÍCULO 13. Después de la palabra 'funcionamiento' sustitúyese la redacción de este artículo por la siguiente: 'servicios de control de vuelo, meteorología, telecomunicaciones e

instalaciones de ayudas terrestres para dar protección a la circulación aérea'.

ARTÍCULO 17. Sustitúyense: 'aeródromo de frontera' por 'aeropuerto internacional'; y 'deben' por 'deberán'.

ARTÍCULO 19. Sustitúyese: 'aeródromos de frontera' por 'aeropuertos internacionales'.

ARTÍCULO 24. Sustitúyese: 'aeródromos de frontera' por 'aeropuertos internacionales'.

ARTÍCULO 27. Suprímense las palabras 'temporal o eventualmente'.

ARTICULO 38. — Inciso 7º: sustitúyese su redacción por la siguiente: 'En general, cualquier acto jurídico o hecho que pueda alterar o se refiera a la aeronave'.

ARTICULO 68. — Suprímense las palabras 'debiendo ser argentinos sus socios, sus acciones de carácter nominativo y tener domicilio en el país, sus sedes sociales'.

ARTICULO 69. — Suprímense las palabras 'ni formar parte'.

ARTICULO 72. — Suprímense las palabras 'pudiendo ejercerlas el piloto de la misma'.

ARTICULO 79. — Sustitúyese: 'condiciones atmosféricas de navegabilidad por 'condiciones meteorológicas en la ruta'.

ARTICULO 80. — Primer párrafo: después de la palabra 'testamentos', sustitúyese la redacción de este párrafo por la siguiente: 'ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitirá copia auténtica a la autoridad competente'.

ARTICULO 85. — Sustitúyese la redacción de este artículo por la siguiente: 'En los aeródromos privados deberá haber un encargado pudiendo estar esta función a cargo del propietario del campo de otra persona designada por él. Este deberá comunicar a la autoridad competente el nombre y domicilio del encargado y fecha de designación'.

ARTICULO 109. — Sustitúyese la redacción de este artículo por la siguiente: 'En toda aeronave que transporte pasajeros deberá llevarse una lista, en doble ejemplar, uno de los cuales debe conservarse a bordo y ser presentado cuando lo soliciten los empleados del Estado que tengan a su cargo la inspección del tráfico aéreo'.

ARTICULO 122. — Agrégase al final lo siguiente 'de nacionalidad argentina'.

ARTICULO 124. — Agrégase como segundo párrafo lo siguiente: 'El orden de prioridad de la carga postal entregada para su transporte a aquéllos, deberá considerarse de acuerdo con la siguiente escala: 1º) pasajeros, 2º) carga postal, 3º) equipajes y 4º)carga'.

ARTICULO 139. — Primer párrafo: sustitúyese: 'cuarenta mil pesos moneda nacional ($ 40.000 m/n.)' por 'ochenta mil pesos moneda nacional (pesos 80.000 m/n)'.

Segundo párrafo: sustitúyense: 'equipajes y mercancías' por 'mercancías y equipajes', 'setenta y cinco pesos con sesenta centavos moneda nacional ($ 75,60)' por 'ciento cincuenta pesos moneda nacional ($ 150 m/n)'; 'un mil quinientos pesos moneda nacional ($ 1.500 m/n)' por 'tres mil pesos moneda nacional ($ 3.000 m/n)'; y por último, entre las palabras 'peso bruto' y 'a' colocar una 'y'.

ARTICULO 146. — Sustitúyese: 'estipulaciones' por 'disposiciones'.

ARTICULO 153. — Primer párrafo: sustitúyese 'setenta pesos moneda nacional ($ 70 m/n)' por 'ciento cuarenta pesos moneda nacional ($ 140 moneda nacional)'.

Segundo párrafo: sustitúyense: 'setecientos cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 750.000 m/n)' por 'un millón doscientos mil pesos moneda nacional ($ 1.200.000 m/n.)'; y 'cuarenta mil pesos moneda nacional ($ 40.000 m/n)' por 'cien mil pesos moneda nacional ($ 100.000 m/n)'.

ARTICULO 166. — Sustitúyese 'pena' por 'sanción'.

ARTICULO 170. — Segundo párrafo: sustitúyese: 'ochenta mil pesos moneda nacional' por 'cien mil pesos moneda nacional'.

ARTICULO 173. — Sustitúyense: 'ochocientos mil pesos moneda nacional ($ 800.000 m/n)' por 'dos millones de pesos moneda nacional ($ 2.000.000 moneda nacional)' y 'un millón de pesos moneda nacional ($ 1.000.000 m/n)' por 'tres millones de pesos moneda nacional ($3.000.000 m/n)'.

ARTICULO 175 . — Suprímese la palabra 'comercial'.



TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA

Artículos 28 a 34

CAPÍTULO I
Aeródromos

ARTÍCULO 28. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave podrá aterrizar en aeródromos privados sin autorización del propietario.

El aterrizaje en propiedades privadas, sea o no aeródromos, no autoriza al propietario a impedir la continuación del viaje. El propietario tendrá la obligación de dar cuenta del aterrizaje a la autoridad que establezca la reglamentación pertinente, con especificación de la matrícula de la aeronave y del nombre y domicilio de su propietario y de la persona a cuyo cargo se encuentra.

Concordancias: Uruguay, 46; Chile, 79; Francia, 25; Italia, 708; anteproyecto 1935, 50 y 51.

Nota: La disposición se relaciona con la del artículo 26 y es consecuencia del ejercicio del derecho de propiedad en una propiedad privada, no pueden aterrizar aeronaves de terceros, sin autorización del propietario; la no observancia de este principio, importa violación de la propiedad. Si el aterrizaje se produce por fuerza mayor, el propietario no tiene otro derecho que el que establece la segunda parte del artículo, con el objeto de hacer posible el reclamo de las indemnizaciones a que pudiera tener derecho.

ARTÍCULO 29. En los aeródromos públicos podrá darse en locación la superficie adecuada para las necesidades de la aeronáutica.

La autoridad competente fijará o aprobará en su caso el precio de la locación y las contribuciones que correspondan, según lo dispongan las leyes sobre la materia.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 52; Uruguay, 45 y 46; Ley 13.041: Chile, 133, 136, 137, 138, 139 y 140; Francia, 29; Italia, 701, 2ª, parte.

Nota: Todo el problema referente al impuesto y a las contribuciones relacionadas con la aeronáutica, se ha dejado para las leyes específicas sobre la materia. La experiencia ha demostrado que en un código de esta índole sólo debe aparecer el principio general que admita la posibilidad de las contribuciones y en las leyes especiales la determinación y la discriminación de las mismas. La agilidad de las normas aéreas y de la materia impositiva constituye la razón más convincente para ello. La Ley 13.041 y sus reglamentaciones, que gobiernan este aspecto del completo aeronáutico, no deben sufrir aquí modificación alguna.

CAPÍTULO II
Limitaciones al dominio

ARTÍCULO 30. Se declaran de utilidad pública y podrán ser expropiados, los bienes necesarios para el establecimiento de aeródromos y sus ensanches, los aeródromos ya establecidos y sus instalaciones auxiliares.

Se consideran instalaciones auxiliares, todos los elementos para el emplazamiento de ayudas terrestres, tales como balizas, medios de señalamiento, de telecomunicaciones y meteorología y otros necesarios o convenientes para la circulación aérea.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 63; Decreto 14.726/43, Ley 12.911, artículo 1º; Francia, 28; Uruguay, 94; Chile, 107.

Nota: La disposición de este artículo y la del artículo 31 son de orden común. La necesidad de que los aeródromos no estén ubicados a gran distancia de las ciudades, y la amplitud de pistas que se requiere, impone la necesidad de recurrir a la expropiación.

ARTÍCULO 31. La autoridad que el Poder Ejecutivo determine, queda facultada para entablar los juicios de expropiación correspondientes, pudiendo celebrar ad referéndum del mismo, arreglos directos con los propietarios de los bienes, debiendo observarse en todos los casos lo dispuesto por la ley general de expropiaciones.

Concordancias: Decreto 14.726/43, 2º; Chile, 108 y siguientes; Uruguay, 175.

ARTÍCULO 32. Si al autorizarse la instalación o el funcionamiento de un aeródromo, existiera en sus inmediaciones construcciones, plantaciones u obras de cualquier naturaleza que dificulten la partida o llegada de aeronaves, la autoridad competente podrá ordenar la demolición a la supresión total o parcial previa expropiación o adquisición en las condiciones del artículo anterior.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 65; Decreto 14.726/43, 3º; Uruguay, 91; Chile, 124 y 127.

Nota: No es suficiente que los aeródromos sean amplios, es necesario que las entradas no tengan obstáculos. Si las construcciones o plantaciones existieran al crearse o autorizarse la construcción del aeródromo, es necesario proceder a la demolición o supresión, total o parcial, según lo exija la seguridad de la partida o del aterrizaje, recurriendo a la expropiación o compra directa. Las normas contenidas en este artículo y en el 33 importan también la facultad para obligar al particular a cambiar de lugar obstáculos que dificulten la aeronavegación, si esto fuera posible sin modificar el funcionamiento de los elementos cambiados. Por ejemplo, si un hilo telefónico molestara en el aire al servicio aeronáutico y pudiera funcionar convenientemente bajo tierra.

ARTÍCULO 33. En las inmediaciones de los aeródromos, no podrán hacerse construcciones, plantaciones u obras de cualquier naturaleza que dificulten la partida o llegada de aeronaves, sin autorización previa de la autoridad competente.

La misma autoridad podrá intimar, y de no ser obedecida solicitar judicialmente la demolición o supresión de las construcciones, plantaciones u obras que se hicieran en contravención a lo que dispone este artículo, sin que ello dé lugar a indemnización.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 66; Decreto 14.726/43, 4º; Uruguay, 82 y siguientes; Chile, 115 y siguiente.

Nota: Se trata de las servidumbres especiales en beneficio de la aeronáutica: 'non edificandi' y 'altius non tollendi' establecidas por imperiosas necesidades de seguridad. En general se establecen zonas de extensión determinada en que se prohibe o se limita la altura de las construcciones o plantaciones; el artículo no lo hace, ni crea un sistema rígido. Hace facultativa la demolición y autoriza la creación según las circunstancias. La disposición de la segunda parte del artículo no necesita explicación. Si el propietario ha creado el obstáculo, después de existir el aeródromo, debe sufrir las consecuencias. Se da intervención a la justicia, pero por la naturaleza del asunto, el trámite debe ser sumarísimo. No es posible esperar a que se produzca el accidente.

ARTÍCULO 34. Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que, a juicio de la autoridad competente, constituyan peligro para la circulación aérea, siendo a cargo del propietario del inmueble afectado los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con las reglamentaciones dictadas por la autoridad competente.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 68; Decreto 14.726/43, 5º; Chile, 130; Uruguay, 77.



TÍTULO IV

AERONAVES

Artículos 35 a 70

CAPÍTULO I
Definición

ARTÍCULO 35. Se considera aeronave los aparatos o mecanismos que puedan circular en el aire y que sean aptos para transportar personas o cosas.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 6º; Uruguay, 13; Francia, 1º; Italia, 743; Chile, 11.

CAPÍTULO II
Clasificación

ARTÍCULO 36. Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas, las destinadas al servicio del poder público, como las militares, policía y aduana. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 7º; Uruguay, 14, 15 y 16; Chile, 12 y 13; Italia, 744, 745, 746 y 747.

CAPÍTULO III
Registro nacional de aeronaves

ARTÍCULO 37. Las aeronaves deberán ser inscriptas en el registro nacional creado al efecto. Los motores, hélices, repuestos y accesorios, podrán ser inscriptos en un registro especial.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 10; Uruguay, 20; Francia, 3º; Chile, 21; Italia, 763.

Nota: La inscripción es obligatoria para toda aeronave civil, sea que pertenezca al Estado nacional, provincial o municipal y los particulares. La expresión 'podrán' del párrafo segundo, atribuye una facultad al Poder Ejecutivo nacional.

ARTÍCULO 38. En el Registro Nacional de Aeronaves se anotará:

1º Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga;

2º Los gravámenes e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas.

3º Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los comprobantes de navegabilidad;

4º La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves, los cambios sustanciales que se hagan en ella y su renovación parcial o total;

5º Los contratos de utilización de aeronaves;

6º Las modificaciones a los estatutos o contrato social y el nombre, domicilio y nacionalidad de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;

7º En general, cualquier acto jurídico o hecho que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 10; Francia, 12; Uruguay, 22 y 24.

Nota: Es necesario que el Estado conozca, en todo momento, qué aeronaves tienen matrícula nacional y el nombre del propietario, para la fiscalización permanente y su utilización si fuera necesario.

Lo es, igualmente, conocer cuando se refiere a la propiedad y a los contratos referentes a ellas, sea para regular la protección del Estado, sea para hacer efectiva la responsabilidad en que pueda incurrir el explotante o el propietario.

ARTÍCULO 39. Matriculada la aeronave e inscripta en el registro se considerará cancelada toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los efectos jurídicos con relación a las obligaciones del propietario.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 11; Francia, 7º; Uruguay, 25; Chile, 17; Italia, 752.

Nota: Es principio universalmente aceptado que la aeronave no puede tener doble nacionalidad. El artículo prevé y resuelve el caso de una matriculación anterior. La limitación que establece la parte final es indispensable para no lesionar intereses legítimos de los posibles acreedores del propietario.

ARTÍCULO 40. El Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese Registro, solicitándola a la autoridad encargado del mismo.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 13; Francia, 13; Uruguay, 21.

Nota: Es el sistema de la ley francesa de 1924, que facilita las operaciones. El derecho que hubiese que pagar en virtud de las informaciones requeridas por el interesado, queda sujeto a las leyes especiales.

CAPÍTULO IV

Requisitos para ser propietario de una aeronave Argentina

ARTÍCULO 42. Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere estar domiciliado en la República, si se trata de una persona de existencia visible.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 14; Uruguay, 26; Francia, 5º; Chile, 20; Italia, 751; Brasil, 22.

ARTÍCULO 43. Si la aeronave perteneciera a varios copropietarios, la mayoría, cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, deber estar domiciliada en la

República.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 15; Francia, 5º; Uruguay, 26; Chile, 20; Brasil, 22.

ARTÍCULO 44. Si la aeronave perteneciera a una sociedad de personas, la mitad más uno, cuando menos, de los socios solidariamente responsables que tenga la mayoría del capital, debe estar domiciliado en el país, y la sociedad tener en la República la sede social real y efectiva.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 16; Uruguay, 26; Francia, 5º; Italia, 751; Brasil, 22.

ARTÍCULO 45. Si la aeronave perteneciera a una sociedad de capitales el presidente del directorio, la persona que desempeña las funciones de gerente y los dos tercios por lo menos de los directores o administradores, deben ser argentinos, y la sociedad tener la sede social real efectiva y el control de la República.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 17; Francia, 5º; Uruguay, 26; Italia, 751; Brasil, 22.

Nota: Tiene la misma finalidad que los artículos anteriores: pero como la fiscalización es más difícil, tienen plena justificación las previsiones del artículo, para salvaguardar los intereses nacionales. La disposición es análoga a la de las leyes de aeronáutica de la mayor parte de los países. Es también la fórmula del Código del Aire.

CAPÍTULO V

Nacionalidad

ARTÍCULO 46. La inscripción en el registro, confiere a la aeronave la nacionalidad argentina.

Las aeronaves matriculadas en la República Argentina, pierden su nacionalidad, si, por cualquier circunstancia, cesan de estar reunidas las condiciones indicadas en el capítulo anterior, o si han sido inscriptas en un Estado extranjero.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 18; Chicago, 17; Uruguay, 17; Francia, 4º; Chile, 15; Brasil, 20.

CAPÍTULO VI

Marcas

ARTÍCULO 47. Toda aeronave deberá ostentar las marcas distintivas de su nacionalidad y matriculación.

Las marcas de las aeronaves empleadas en servicio de policía, aduana o sanidad, deben tener características especiales que faciliten su identificación.

Concordancias: París, 10; Convención de Madrid de 1926, 10; Convención de La Habana

de 1928, IX; Chicago, 20; Decreto 1925, 2º; Decreto 1926, 33 y sus modificaciones; Decreto 124.443/38; ley inglesa 1949, 7º; Italia, 749; ley suiza 1948, 49; anteproyecto 1935, 19; Brasil, 23; Uruguay, 27.

Nota: El artículo tiene por objeto individualizar las aeronaves. La última parte se relaciona con las facilidades acordadas por el artículo 26 a determinadas aeronaves. La enumeración que aparece en el segundo párrafo de este artículo no es taxativa. Pueden, a juicio del Poder Ejecutivo, existir otras aeronaves que necesiten una matrícula especial en un momento determinado. Se considera prudente realizar aquí sólo una enumeración, subordinando a las circunstancias que rodean a cada época la adopción de una regla detallada.

CAPÍTULO VII
Título, modificaciones y transferencias

ARTÍCULO 48. Las aeronaves son consideradas en este Código, bienes muebles: todo acto jurídico que se relacione con las aeronaves, deberá ser realizado por instrumento público o privado, debidamente autenticado.

Concordancias: Uruguay, 96; Italia, 861; Decreto de 1926, 43; Convención de Ginebra del 19 de junio de 1948; anteproyecto 1935, 20.

Nota: Como la gran mayoría de las legislaciones, el Código considera a las aeronaves bienes muebles. Sin embargo, a diferencia de lo que respecto a esa categoría de bienes establece el Código Civil, todo acto jurídico que se relacione con las aeronaves debe ser realizado por acto público o privado, debidamente autenticado.

ARTÍCULO 49. Las transferencias de dominio de las aeronaves, así como todo otro acto jurídico relacionado con las mismas y previstos en el artículo 38, no quedan perfeccionados entre las partes, no producen efectos contra terceros, sino van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Concordancias: Chicago, 19; decreto de 1926, 43; Brasil, 27; Uruguay, 97; Convención de Ginebra 1948, 1º; anteproyecto 1935, 21; Italia, 864; Brasil, 27.

Nota: La necesidad de conocer el titular del dominio, asegurar su responsabilidad y la necesidad del Estado para ejercer la policía en forma segura, justifican el artículo que, por otra parte, reproduce disposiciones comúnmente consignadas en derecho positivo.

ARTÍCULO 50. Para que los actos y contratos mencionados en el artículo 38, incisos 1º, 2º y 5º y realizados en el extranjero, produzcan efectos en la República, deberán ser hechos por escritura pública o ante la autoridad consular argentina, la que registrará el instrumento respectivo y enviará testimonio a la autoridad competente.

Concordancias: Uruguay, 99; anteproyecto 1935,23: Italia, 864.

CAPÍTULO VIII
Hipotecas y privilegios

ARTÍCULO 51. Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en parte y aun cuando estén en construcción.

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

Concordancias: Código de Comercio, 1.352 y 1.355, Ginebra 1948, 1º; Uruguay, 105; anteproyecto 1935, 24; Francia, 14; Brasil, 137; Italia, 1.027, 1.028, 1.030 y 1.035.

Nota: Se introduce en la legislación aeronáutica un principio de aplicación general en derecho marítimo; no obstante su carácter de bien mueble, la aeronave puede ser hipotecada. Por la importancia de su precio se autoriza que la hipoteca pueda constituirse sobre una aeronave, en todo o en parte y aun cuando esté en construcción. En esta forma se facilita el desarrollo de la industria aeronáutica y la adquisición de aeronaves por los transportadores. Siguiendo la regla del artículo 48, se establece la forma de constitución y la obligatoriedad de la inscripción, la que fija el orden de preferencia.

ARTÍCULO 52. La hipoteca se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería de la aeronave y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados a la misma por un tercero.

Concordancias: Uruguay, 108; anteproyecto 1935, 25, Brasil, 139: Italia, 572.

ARTÍCULO 53. Tienen derecho preferente al del acreedor hipotecario y en el orden que se establece:

1º Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario;

2º Los créditos del Estado, por impuesto y por tasas en conceptos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación;

3º Los créditos provenientes del salvamento de la aeronave;

4º Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje;

5º Los emolumentos de la tripulación por el último viaje.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 26; Uruguay, 109; Brasil, 140; Italia, 1.036 y 1.023.

ARTÍCULO 54. La hipoteca se extingue a los tres años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 28; Italia, 1.037 y 577.

Nota: La caducidad de la garantía por el transcurso del tiempo rige en todos los órdenes de derechos creditorios. El término fijado se considera razonable. Por otra parte, es el que

admite, generalmente, en las leyes de aeronáutica.

ARTÍCULO 55. Regirán para la hipoteca aeronáutica, las prescripciones sobre el contrato de hipoteca naval, en cuando no sean incompatibles con el presente Código.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 29; Francia, 14; Brasil, 146; Italia, 1.037.

CAPÍTULO IX
Utilización

ARTÍCULO 56. La utilización de una aeronave puede ser contratada por uno o más viajes o a término, o por kilometraje recorrido.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 30; Francia, 49; Italia, 939 y reenvío.

Nota: Las dificultades de la materia y la evolución que experimentan los conceptos de locación, fletamento y transporte, en sus múltiples modalidades han determinado la exclusión de calificaciones específicas. Las posibles formas de utilización de las aeronaves, como en la práctica ocurre en los países que han dictado disposiciones al respecto, se dejan a la estipulación de las partes. Las dificultades que presenta el tema son muchas en cuanto a su aplicación, si se tiene en cuenta la falta de una experiencia perfectamente cimentada en nuestro país. Así entonces, hasta que ella exista, se ha preferido dejar la mayor parte de las normas que regulen esa relación jurídica, al contrato privado. La numerosa jurisprudencia sobre fletamento marítimo, que parecería aprovechable en este caso, no debe servir sino de antecedente, pues su adopción estricta podría llevar a error.

ARTÍCULO 57. La tripulación de la aeronave, salvo estipulación en contrario, queda bajo la dirección y dependencia del propietario.

Concordancias: Francia, 49; Italia, 939 y reenvío.

ARTÍCULO 58. En caso de que el explotador de la aeronave tomará a su cargo equiparla y tripularla, la obligación del propietario queda limitada a hacer entrega de la aeronave en el tiempo y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria para el vuelo.

Se denomina en este Código, explotador de la aeronave, a la persona que la utiliza por cuenta propia, aun sin fines de lucro.

La obligación del propietario comprende la de mantener la aeronave en condiciones normales, hasta el fin del contrato. Cesa esta obligación si mediara culpa del explotador.

Concordancias: Italia, 939 y reenvío.

Nota: Se trata de un caso común de locación de cosa, con las obligaciones normales del locador. La redacción de este artículo supone que no habiendo culpa o negligencia del explotador, los gastos de mantenimiento corresponden al propietario, y la realización de ese mantenimiento al explotador cuando por imposibilidad física no pueda hacerlo el primero. Pero el principio de la autonomía de la voluntad también se manifiesta aquí, puesto que en

cada contrato particular podrán determinarse los cargos de cada explotación.

ARTÍCULO 59. El contrato deberá constar por escrito, ser aprobado por la autoridad competente e inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. No será aprobado, si quien ha de utilizar la aeronave, no reúne las condiciones exigidas para ser propietario.

Concordancias: Uruguay, 100, 101, 102 y 103; Italia, 939.

Nota: Es la regla general establecida, sin exigir el requisito de autenticidad del instrumento, por la circunstancia de que el contrato debe ser aprobado por la autoridad competente, lo cual lo presupone.

ARTÍCULO 60. La inscripción del contrato celebrado de acuerdo con el artículo 58, libera al propietario de las responsabilidades ulteriores, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante, con excepción de las previstas en las reglamentaciones que dicte la autoridad competente, aplicables en todos los casos.

Concordancias: Francia, 50; Italia, 939; Uruguay, 104.

Nota: Si el explotador toma a su cargo equipar y tripular la aeronave, es indudable que son a su cargo las responsabilidades posteriores a la inscripción del contrato. Las excepciones previstas con consecuencia ineludible de la naturaleza de las faltas que contemplan.

ARTÍCULO 61. En caso de que el contrato no fuera inscripto, no tendrá efecto respecto de terceros y el propietario y explotador serán responsables, solidariamente, de cualquier contravención o daños que se produjeran.

Concordancias: Uruguay, 104; Italia, 939.

ARTÍCULO 62. Los derechos y obligaciones derivadas del contrato no podrán transferirse total o parcialmente, si tal facultad no fuera expresamente convenida.

Concordancia: Italia, 378.

ARTÍCULO 63. Las normas establecidas en el Código de Comercio son aplicables, en cuanto no afecten o sean incompatibles con el presente código.

Concordancia: Italia, 939.

Nota: Se refiere a las normas previstas en título VII del Código de Comercio.

CAPÍTULO X

Embargos

ARTÍCULO 64. Con excepción de las aeronaves públicas todas las demás son susceptibles de embargo.

Concordancias: Brasil, 62; Convención Roma 1933, art. 3º; anteproyecto 1935, 34.

ARTÍCULO 65. La anotación del embargo en el Registro confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que todo otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho.

ARTÍCULO 66. El embargo traerá aparejado la inmovilización de la aeronave en los siguientes casos:

1º Cuando el mismo haya sido ordenado en virtud de una ejecución de sentencia;

2º O de un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir;

3º O de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compra-venta.

Concordancias: Convención Ginebra 1948; anteproyecto 1935, 35 y 37.

CAPÍTULO XI

Industrias

ARTÍCULO 67. El Poder Ejecutivo fomentará la construcción de aeronaves y encauzará la iniciativa privada, tendiente al desarrollo de la industria aeronáutica nacional.

Concordancias: Ley 12.911 (Decreto 9.358/45), 10; Ley 13.529, 31.

Nota: El problema ha sido contemplado por las Leyes 12.911 y 13. 529, (art. 31) Sin perjuicio de la vigencia de sus disposiciones, el Código Aeronáutico ha incluido los principios admitidos hasta el presente. Así, entonces, los preceptos relacionados con la fiscalización del Estado sobre la industria referida, deben mantener todo su valor y extensión, e inclusive todas las otras normas.

ARTÍCULO 68. Podrán realizarse al respecto, convenios de carácter industrial o comercial, destinados a prestar la ayuda contemplada en el artículo anterior, o bien constituirse sociedades mixtas debiendo ser argentinos sus socios, sus acciones de carácter nominativo y tener domicilio en el país sus sedes sociales.

Concordancias: Ley 12.911 (Decreto 1.190/45): Ley 12.161; Ley 12.709.

ARTÍCULO 69. Las empresas privadas beneficiarias de la ayuda estatal, deberán ser personas jurídicas constituidas en el país y no deben depender ni formar parte directa o indirectamente, de entidades extranjeras.

Concordancia: Ley 12.911 (Decreto 1.190/45)

ARTÍCULO 70. El Poder Ejecutivo reglamentará la oportunidad, forma y condición de la asistencia técnica y económica a prestar a los talleres de reparaciones aeronáuticas y a toda otra manifestación similar.

Concordancia: Ley 12.911 (Decreto 14.913/46)



TÍTULO V

PERSONAL AERONÁUTICO

Artículos 71 a 88

ARTÍCULO 71. Los miembros de la tripulación de vuelo y las personas encargadas de cooperar con las maniobras de la aeronave, deben poseer la certificación de su idoneidad, en la forma que establezca la autoridad competente.

Concordancias: Chicago, 32; París, 12; anteproyecto 1935, 71; Italia, 731 y siguientes; Uruguay, 34, Proyecto Chile, 45; Brasil, 28; Francia, 31.

Nota: Sienta el principio general de que toda persona que intervenga en el desarrollo de las maniobras de una aeronave debe poseer título habilitante. El tecnicismo de la aeronavegación exige ineludiblemente, idoneidad. Se ha procurado sobre el particular evitar referencias a 'patentes', 'licencias', 'certificados', 'brevets', u otras designaciones análogas, usándose la denominación genérica de 'certificación de su idoneidad', a fin de que en todo momento pueda adecuarse tal denominación a los usos, costumbres o reglamentaciones que se dicten sobre el particular.

Queda sentado el principio y la obligación de que todo personal ha de estar dotado de un título que acredite idoneidad; la reglamentación determinará las condiciones para su otorgamiento.

ARTÍCULO 72. Toda aeronave en servicio de transporte debe tener a bordo una persona investida de las funciones de comandante, pudiendo ejercerlas el piloto de la misma.

Concordancias: Proyecto CITEJA, año 1931; anteproyecto 1935, 73; Brasil, 148.

ARTÍCULO 73. La designación del comandante corresponde al explotador de la aeronave y es su representante.

Concordancias: Proyecto CITEJA, año 1931; anteproyecto 1935, 78; Brasil, 149; Italia, 884.

Nota: Siendo el comandante el representante del explotador de la aeronave, es lógico que su designación sea privativa de éste, porque es el explotador a quien interesan las condiciones personales del comandante para hacer su elección. Ello es lo que ocurre en la práctica. Tal disposición no se contradice con el artículo 57, que contempla el caso especial de que concurran en la misma persona las calidades de propietario y explotador de la aeronave.

ARTÍCULO 74. El nombre del comandante y los poderes especiales que le han sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo.

Concordancias: Proyecto CITEJA, 1931; anteproyecto 1935, 79; Brasil, 149; Italia, 884.

Nota: La inscripción del nombre del comandante y los poderes especiales que se le hayan conferido deben constar en los libros de a bordo; constituye una defensa de los derechos e intereses del explotador y de los terceros contratantes, frente a las funciones a desarrollar por aquél.

ARTÍCULO 75. La autoridad competente determinará la integración de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al transporte.

Concordancia: Italia, 896.

Nota: La norma faculta a la autoridad aeronáutica para decidir la integración de las tripulaciones de las aeronaves dedicadas al transporte, teniendo en cuenta que en algunos casos, algunos tripulantes pueden desempeñar otras funciones, juntamente con las propias, como el navegador y copiloto, por ejemplo.

ARTÍCULO 76. El comandante de la aeronave tiene poder de disciplina sobre el personal navegante, en cuanto sea indispensable para la circulación aérea, y poder de autoridad sobre los pasajeros, durante el viaje. Debe velar por la seguridad del mismo, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad.

Concordancias: Proyecto CITEJA, 1931; anteproyecto 1935, 75; Brasil, 151; Italia, 809 y 810.

Nota: El poder de disciplina concedido al comandante de la aeronave forma parte del conjunto de funciones públicas que éste ejerce a bordo; y así como tiene poder de disciplina sobre el personal, tiene necesariamente el de autoridad sobre los pasajeros, mientras éstos se encuentren a bordo. Tales facultades están de acuerdo con la naturaleza de las funciones que debe desempeñar el comandante y se justifican plenamente, si se tiene en cuenta la responsabilidad que el cargo significa. Es la autoridad máxima a bordo de la aeronave, de tal manera que se debe total obediencia y acatamiento a sus decisiones. Del mismo modo, siendo responsable de la seguridad del vuelo, el comandante no puede ausentarse de la aeronave, salvo motivos graves y una vez tomadas las medidas para la seguridad de ésta.

ARTÍCULO 77. En caso de peligro el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto, hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentren a bordo, y para evitar daños en la superficie.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 76; Italia, 891 y 893; Uruguay, 38.

Nota: El comandante de la aeronave tiene la obligación de procurar el salvamento de los pasajeros, tripulación y bienes que se encuentren a bordo, en esos supuestos, hasta que haya tomado las medidas útiles que el caso aconseje. Debe entenderse por medidas útiles todas aquellas que, de una u otra manera, posibilitan el salvamento, dentro de las condiciones en que se desarrolle el vuelo y el hecho que pone en peligro la aeronave. Es indudable, no obstante, que, dentro de la variedad de casos a plantearse, la determinación de las 'medidas útiles' quedará, generalmente, reservada al análisis posterior de la situación creada.

ARTÍCULO 78. El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial de efectuar compras y hacer gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los equipajes, mercancías y carga postal transportados.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 77; Brasil, 152; Italia, 892.

Nota: Sentado que el comandante de la aeronave es el representante del explotador (artículo 73), es indudable que la facultad que le confiere el artículo está conforme con la naturaleza de esa representación. No puede admitirse que, por falta de un mandato especial, la aeronave no pueda realizar su viaje, sobre todo si esta se encuentra fuera de su base.

Compete al comandante, en tales circunstancias, arbitrar las medidas necesarias para equipar la aeronave, sin que las compras y gastos necesarios que efectúe puedan ser desconocidos o impugnados por el explotador. En igual condición se encuentran los gastos que realice para salvaguardar los equipajes y mercancías transportadas.

ARTÍCULO 79. El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones atmosféricas de navegabilidad, disponiendo bajo su responsabilidad la suspensión del vuelo.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 80; Italia, 889.

Nota: La responsabilidad del vuelo, la forma y condiciones en que éste se efectúe, recaen sobre el comandante de la aeronave. De ahí la obligación que le impone el artículo como medio de lograr una mayor seguridad en el servicio, y que, en los casos de líneas regulares, se vincula directamente con la norma del artículo 91.

ARTÍCULO 80. El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos o celebrados a bordo y remitirá copia auténtica a la autoridad competente.

En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario al cónsul argentino, o, en su defecto al representante del propietario, en la primera escala que hiciere.

Concordancias: Proyecto CITEJA, 1931; anteproyecto 1935, 81; Brasil, 156; Italia, 834 y 888; Uruguay, 39.

Nota: Se ha creído conveniente agregar los matrimonios y testamentos, pues puede ocurrir que a bordo de una aeronave se decida realizar un matrimonio in extremis, o un testamento en iguales circunstancias. Ello no implica que las leyes especiales sobre esas materias dejen de tener todo su vigor, y así deberán ser aplicadas.

ARTÍCULO 81. El comandante de la aeronave, conforme con lo dispuesto en art. 10º, tiene el derecho de arrojar durante el trayecto las mercancías o equipajes, si lo considera indispensable para la seguridad de la aeronave. Debe, si la elección es posible, arrojar lo de menos valor.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 82.

ARTÍCULO 82. La reválida o convalidación de los títulos habilitantes expedidos por un Estado extranjero, se regirá por los acuerdos que sobre las respectivas materias tengan suscriptos ese Estado y la Nación Argentina.

En los casos en que no existieran acuerdos, los títulos podrán ser convalidados o revalidados en las condiciones que establezca la autoridad competente y sujetos al principio de reciprocidad.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 84, 85 y 86; Chicago, 32 y 33; París, 13; Uruguay, 35.

Nota: La aeronáutica es, por naturaleza, de carácter internacional. Tanto las convenciones internacionales -bilaterales, plurilaterales- cuando la legislación interna de los distintos países, han procurado salvar los inconvenientes que ese mismo carácter crea, frente a la legislación interna. La facultad acordada por la segunda parte del artículo, a falta de acuerdos, permitirá una mayor elasticidad coincidente con los principios que informan la Convención de Chicago (artículos 32 y 33)

ARTÍCULO 83. Todo lo referente al contrato de trabajo e indemnización por accidente será objeto de leyes especiales.

Nota: La complejidad de este problema, así como su carácter social, han determinado su remisión a leyes especiales, más aún cuando algunas de ellas, como la ley de accidentes de trabajo, han sido sometidas a un estudio particular para proponer las reformas necesarias. El proyecto se aparta así de otros antecedentes como el Código de Navegación de Italia, que regula expresa y ampliamente todas las relaciones derivadas del contrato de trabajo del personal de vuelo.

ARTÍCULO 84. En todo aeródromo abierto al uso público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno. Para desempeñarse como jefe de aeródromo deberá poseerse la habilitación respectiva otorgada por la autoridad competente.

Concordancias: Italia, 689, 718; decreto 6.627/48, artículo 1º.

Nota: En todo aeródromo abierto al uso público se prestan una serie de servicios que no son exclusivamente aeronáuticos, por funcionarios o empleados de distintos ministerios o reparticiones y aún de entidades privadas. Frente a este hecho, se plantea, de inmediato, el problema de determinar la autoridad o autoridades que intervendrán en la regulación y resolución de las cuestiones que se susciten dentro del aeródromo. Se ha considerado que debe existir una sala que coordine y fiscalice los servicios y que tenga el poder suficiente sobre todo el personal que allí preste servicios. Esa autoridad no puede ser otra que el jefe del aeródromo. Resolver lo contrario, dejando que cada ministerio, repartición o entidad privada, o servicio, desarrolle sus actividades con absoluta independencia, sin que un jefe represente la autoridad superior del aeródromo, atentaría directamente contra la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, creando un cúmulo de situaciones que desnaturalizarían los propósitos perseguidos, al centralizar cada uno de los distintos servicios necesarios para que puedan desenvolverse eficazmente. Así como se admite que los servicios de telecomunicaciones, meteorología, sanidad, aduana, migraciones, policía de seguridad, judicial, etc., y el personal de los mismos, deben quedar, en el aspecto técnico, bajo la dependencia de las reparticiones encargadas de dichos servicios, así, también, se dispone que el Poder Ejecutivo podrá ordenar la centralización total o parcial de los servicios y la forma de establecer su más amplia coordinación y la mayor colaboración de las reparticiones que lo prestan. Las atribuciones del jefe de aeródromo que concede este artículo son inclusive disciplinarias para el personal que le está directamente subordinado. Pero sobre el personal

que se desempeñe en el aeródromo y que depende de otras autoridades, sus facultades serán sólo preventivas y las sanciones a aplicar deberán ser solicitadas a la autoridad de quien el infractor dependa.

Es indudable que, por el conocimiento directo de las necesidades del aeródromo, su jefe es quien se encuentra en mejores condiciones para apreciar estos aspectos prácticos, que se presentan con motivo de la realización de los servicios.

ARTÍCULO 85. En los aeródromos privados habrá sólo un encargado, el cual será designado por el propietario. Este deberá comunicar a la autoridad competente, nombre y dirección del encargado y fecha de designación.

ARTÍCULO 86. La autoridad competente dictará el reglamento que determine las facultades y obligaciones del jefe, del encargado del aeródromo y demás personal que opere en el mismo.

ARTÍCULO 87. Los servicios de control de vuelo, telecomunicaciones meteorología, sanidad, aduanas migraciones, policía de seguridad y judicial y cualquier otro, como así su personal, quedarán en el aspecto técnico bajo la dependencia de las reparticiones encargadas de dichos servicios.

Concordancias: Decreto 6.627/48, artículo 40, y decreto 23.452/48; proyecto Chile 102.

Nota: Tiende el artículo, a que la dirección técnica mantenga la necesaria eficiencia dentro de cada especialidad de acuerdo a sus propias necesidades, sin perjuicio de la coordinación del conjunto, confiada al jefe del aeródromo.

ARTÍCULO 88. El Poder ejecutivo podrá disponer la centralización total o parcial de los servicios y la forma de establecer su más amplia coordinación y la mayor colaboración de las reparticiones que le prestan.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 55.



TÍTULO VI

CIRCULACIÓN AÉREA

Artículos 89 a 93

CAPÍTULO I

Documentos Relativos a las aeronaves nacionales.

ARTÍCULO 89. Ninguna aeronave argentina podrá volar sobre el territorio nacional, sin estar provista de los certificados de matriculación y navegabilidad que otorgue la autoridad competente.

Concordancias: Chicago, 29; París, 19; anteproyecto 1935, 87; Francia, 32; Uruguay, 47; Italia, 756 y 764; Brasil, 24; proyecto chileno, 30 y 31.

Nota: La obligatoriedad de los certificados de matriculación y navegabilidad y de las marcas de nacionalidad y matriculación de las aeronaves, es habitual en los convenios internacionales y las legislaciones aeronáuticas. El certificado de matriculación prueba la inscripción de la aeronave en el registro respectivo. Juntamente con las marcas de nacionalidad y matriculación constituyen los elementos de individualización, de identidad de la aeronave. El certificado de navegabilidad, por su parte, prueba las buenas condiciones técnicas de la aeronave para el vuelo.

ARTÍCULO 90. Las aeronaves deberán llevar los libros de a bordo de abordo que disponga la autoridad competente en las condiciones que ésta prescriba, y anotarse en ellos los actos y contratos que mencionan los incisos 1º, 2º y 5º del artículo 38.

Concordancias: Chicago, 29; París, 19; anteproyecto 1935, 88; Francia, 32; Uruguay, 47; Italia, 771; Brasil, 24.

Nota: Toda aeronave debe llevar a bordo los libros y documentos que establezca la autoridad aeronáutica. La nómina y detalles de los libros debe quedar librada a la faz reglamentaria, ya que serán las necesidades impuestas por la técnica o aquellas que indique la experiencia, las que decidan en esta materia la necesidad de un mayor o menor número de libros de abordo.

ARTÍCULO 91. Las aeronaves en servicio de transporte que conduzcan pasajeros, deben ser preparadas para el vuelo por personal habilitado. Un certificado que acredite dicha circunstancia, confeccionado en la forma que establezca la reglamentación pertinente, deberá agregarse a la documentación de a bordo.

Ninguna aeronave podrá salir en vuelo sin que el comandante de la misma confeccione su plan de vuelo, según lo determine la reglamentación que dicte la autoridad competente.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 89

CAPÍTULO II

Documentos relativos a las aeronaves extranjeras

ARTÍCULO 92. Para circular y aterrizar en territorio argentino, las aeronaves extranjeras deberán estar provistas de certificados de matriculación y navegabilidad, libros de a bordo y licencia del equipo radioeléctrico, en su caso.

Concordancias: Chicago, 29 y siguientes; París, 19 y 21; anteproyecto 1935, 87; Uruguay, 47; Francia, 8; Italia 764.

Nota: en general la circulación y aterrizaje de aeronaves extranjeras en territorio argentino estarán regidos por los acuerdos y convenios internacionales frente al desarrollo incesante de esta suerte de estipulaciones en materia de aeronáutica.

Para el supuesto de una aeronave extranjera vinculada a la República Argentina por un acuerdo o convenio, el artículo prescribe la obligatoriedad de los certificados de matriculación y navegabilidad, libros de a bordo y licencia de la estación de radio del aparato, en su caso, cumplimentando igualmente las demás disposiciones de dichos acuerdos o convenios.

La Convención de Chicago, en el capitulo V establece las condiciones que deben cumplir las aeronaves de un estado contratante respecto a la navegación aérea internacional. El capítulo II de la misma convención, indica las condiciones en que pueden realizarse los vuelos sobre territorios de Estados contratantes. Las disposiciones del artículo siguen las reglas de dicha convención. Es, por lo demás, lo que establecen las leyes de aeronáutica. El artículo fija los requisitos mínimos que por otra parte, son los corrientes.

ARTÍCULO 93. Las aeronaves de los Estados extranjeros deberán ceñirse a los acuerdos que sobre esta materia tengan suscriptos esos Estados y la Nación Argentina.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 91; Francia, 8; Italia 794; Uruguay, 51.



TÍTULO VII

TRANSPORTE AÉREO

Artículos 94 a 97

CAPÍTULO I

Transporte aéreo en general

ARTÍCULO 94. El transporte aéreo de pasajeros y mercancías está sometido a las prescripciones del presente código, y a las del Código de Comercio y leyes especiales relacionadas con el transporte, en cuanto sean aplicables y no estén en contradicción con las disposiciones del presente código.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 115; Francia, 45; Uruguay, 183.

ARTÍCULO 95. La autorización para la explotación de líneas aéreas, importa el derecho de hacerlo en conexión con otras líneas establecidas, o con otros medios de transporte. Los acuerdos y contratos relativos a la conexión con líneas u otros medios de transporte deberán ser sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 116.

CAPÍTULO II

Transporte aéreo internacional

ARTÍCULO 96. Se considera internacional, el transporte aéreo realizado entre la República y un Estado extranjero, o entre dos puntos de la República, con aterrizaje intermedio en un Estado extranjero.

Concordancias: anteproyecto 1935, 95; Convención de Varsovia de 1929, artículo 1º párrafo 2º.

Nota: Es el principio de la convención de Varsovia, que se considera conveniente mantener, ya que las modificaciones propuestas a la convención, en esa parte, no parecen que fueran necesarias.

ARTÍCULO 97. A los efectos de las leyes de migración, los pasajeros de aeronaves quedan equiparados a los pasajeros de buques. La autoridad competente reglamentará el procedimiento a seguir respecto de los pasajeros, sus equipajes y las mercancías que crucen la frontera en aeronaves.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 101; Decreto de 1925, 13.



TÍTULO VIII

EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS

Artículos 98 a 124

CAPÍTULO I

Servicios de transporte de itinerario fijo

ARTÍCULO 98. La creación y explotación de servicios de transporte de itinerario fijo, interno e internacional, estará a cargo exclusivo del Estado, pudiendo utilizar la actividad privada en aspectos parciales de aquellos, según lo considere conveniente el Poder Ejecutivo.

Concordancias: Constitución Nacional, 40; Ley 13.259, 27, inciso 3º; Ley 12.911 (Decreto 9.358/45), 5º.

Nota: El texto sigue estrictamente la interpretación dada al principio del artículo 40 de la Constitución. Los servicio públicos aéreos pertenecen al Estado nacional y no podrán ser enajenados o concedidos para su explotación. La segunda parte del texto: 'pudiendo utilizar la actividad privada en aspectos parciales de aquellos, según lo considere conveniente el Poder Ejecutivo responde a lo establecido en el artículo 27, inciso 3º de la Ley 13.529, que atribuye al Ministerio de Transporte la fiscalización de los servicios concedidos y/o autorizados a particulares en las mismas ramas (entre ellas la aérea), de acuerdo a la que, en consecuencia del artículo 40 de la Constitución Nacional, se dicte. En el 'Ayuda Memoria referente a la orientación política del gobierno, 1947/1951', publicado por la Subsecretaría de Informaciones (9 de setiembre de 1949), se aclaró (página 229): 'El transporte debe estar al servicio de la economía nacional, y no éste de aquél.

El Estado no aspira monopolizar ni lucrar con el transporte. Explotará directamente tan sólo los servicios públicos vitales'

ARTÍCULO 99. Las aeronaves extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las disposiciones de las convenciones o acuerdo internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo.

Concordancias: Chicago, 6º; París, 15 'in fine'; Brasil, 36.

Nota: Es la forma impuesta como consecuencia del ejercicio de la soberanía. Las aeronaves extranjeras no pueden realizar servicios de transporte aéreo, sino en virtud de autorización especial, o de acuerdos internacionales, sea bilaterales o plurilaterales.

ARTÍCULO 100. Las aeronaves extranjeras no podrán tomar pasajeros, correspondencia, o carga en la República Argentina, para su transporte a otro punto del país, a menos que el Poder ejecutivo, por motivos excepcionales de interés general, creyera necesario o impostergable autorizar la realización de tales servicios a dichas aeronaves. La autorización será de carácter precario.

Concordancias: Chicago, 7º; París, 16; anteproyecto 1935, 103; Ley 12.911 (Decreto 9.358/45), 5º; Francia, 9º; proyecto chileno 144.

CAPÍTULO II
Servicios de transporte no sujetos a itinerario fijo

ARTÍCULO 101. Los servicios de transporte aéreo no sujetos a itinerario fijo, que se realicen entre dos o más puntos del territorio argentino, y todo trabajo aéreo remunerado que se ejecute enteramente en el país, sólo podrán realizarse por medio de aeronaves argentinas.

Concordancias: anteproyecto 1935, 103; Decreto 21.548/46.

ARTÍCULO 102. Para la ejecución de estos servicios se requiere autorización previa del Poder Ejecutivo, el que podrá delegar esta facultad en la autoridad competente.

Concordancia: Decreto 21.548/46

ARTÍCULO 103. No se acordará la autorización alguna, sin la comprobación previa de la capacidad técnica y financiera de los servicios autorizados, cuando funcionen en debida forma a juicio de la autoridad competente y después de comprobada la capacidad técnica y financiera del cesionario.

Concordancia: Decreto 21.548/46.

ARTÍCULO 104. El beneficiario de una autorización no podrá transferirla. Sólo podrá hacer transferencia de los servicios autorizados, cuando funcionen en debida forma a juicio de la autoridad competente y después de comprobada la capacidad técnica y financiera del cesionario.

Concordancia: Decreto 21.548/46.

Nota: Tiende la disposición a evitar especulaciones. En nuestro país, es norma invariable seguida en las autorizaciones de cualquier orden.

ARTÍCULO 105. El Poder Ejecutivo podrá subvencionar la creación y explotación de los servicios a que se refiere el artículo 101.

Concordancia: Ley 12.911 (Decreto 9.388/45), 4º.

Nota: Por múltiples razones, puede ser de interés nacional la creación y explotación de los servicios que menciona el artículo 104, y dado que los servicios de aeronavegación se desenvuelven en forma deficitaria, el Poder Ejecutivo está facultado para subvencionar los que no están a su cargo.

CAPÍTULO III
Transporte de pasajeros

ARTÍCULO 106. El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito. En los casos de transportes de pasajeros por servicios de itinerario fijo, el contrato se comprueba

con la expedición del boleto.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 117; Francia, 39; proyecto chileno, 254; Italia, 940.

ARTÍCULO 107. El boleto deberá indicar:

a) Número de orden;

b) Lugar y fecha de emisión;

c) Punto de partida y de destino;

d) Nombre y domicilio del transportador.

Concordancias: Varsovia, 3º; inc. 1º; Uruguay, 123; Brasil, 70; Italia, 958.

Nota: Las exigencias del artículo, así como la mayor parte de las disposiciones de este capítulo y del IV y V son las mismas que prescribe la Convención de Varsovia. No hay motivo alguno para modificarlas. La experiencia propia ha demostrado el acierto de la disposición.

ARTÍCULO 108. La ausencia, irregularidad o pérdida del boleto, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones del presente Código. Pero si el transportador acepta al pasajero sin expedir el boleto, no podrá prevalerse de las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad.

Concordancias: Varsovia, 3º; inciso 2º; Uruguay, 124 y 125; Brasil, 71.

Nota: La disposición ha sido tomada, también, de la Convención de Varsovia.

La última parte del artículo establece una sanción cuya gravedad es indudable; y ello es causa de un movimiento de opinión en el Comité Jurídico Internacional, tendiente a modificarla. No obstante no parecen convincentes las razones aducidas. Si no estableciera una sanción grave; si el transportador no cumpliera con el deber elemental de expedir el boleto de pasaje, no sólo se prestará a muchos abusos, sino que se dificultaría la inspección de las autoridades y podría acarrear inconvenientes al pasajero.

ARTÍCULO 109. El transporte de pasajeros da lugar a la formación de una lista, en doble ejemplar, uno de los cuales debe conservarse a bordo y ser presentado cuando lo soliciten los empleados del Estado que tengan a su cargo la inspección del tráfico aéreo.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 118.

ARTÍCULO 110. En transportes a países extranjeros, el transportador no podrá embarcar pasajeros, sin la justificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 119; proyecto chileno, 259.

ARTÍCULO 111. Los transportadores nacionales están obligados a transportar gratuitamente en sus aeronaves un delegado de la autoridad aeronáutica que se traslade en misión oficial de inspección. La plaza será reservada hasta 24 horas antes de la fijada para la partida. La misma obligación tienen los transportadores extranjeros con respecto a los recorridos dentro del

territorio nacional.

La autoridad competente determinará la clase de aeronaves en las cuales, de acuerdo a su capacidad, podrá viajar el personal referido.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 121.

Nota: La disposición está abonada por la práctica. Las razones que la motivan son indiscutibles. El término para la reserva de la plaza contempla los intereses del transportador.

CAPÍTULO IV

Transporte de equipajes

ARTÍCULO 112. El transporte de equipajes registrados se comprueba con una guía que el transportador deberá expedir en doble ejemplar. No se incluirán en ella los objetos personales que el viajero conserve bajo su custodia.

Un ejemplar de la guía será entregado al viajero; el otro lo conservará el transportador.

Concordancias: Varsovia, 4º, incisos 1º y 2º; anteproyecto 1935, 122; Uruguay, 126; Brasil, 72.

ARTÍCULO 113. La guía deberá indicar:

a) Lugar y fecha de emisión;

b) Punto de partida y de destino;

c) Nombre y dirección del transportador;

d) Numeración del boleto de pasaje;

e) Peso y cantidad de los bultos;

f) Monto del valor declarado, en su caso;

g) Indicación de que la entrega se hará al portador de la guía.

Concordancias: Varsovia, 4º, inciso 3º; anteproyecto 1935, 123; Uruguay, 126; Brasil, 72.

Nota: Se ajusta la disposición a la Convención de Varsovia. También en este caso hay tendencia a modificar el artículo 4º, inciso 3º que la contiene; pero se ha creído conveniente mantenerla, pues en la práctica no presenta inconvenientes.

ARTÍCULO 114. Si el transportador aceptara el equipaje sin entregar la guía, o si ésta no contuviera la indicación del número de boleto y del peso y cantidad de los bultos, el transportador no tendrá derecho de ampararse en las disposiciones del presente Código, que excluyen o limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

Concordancias: Varsovia, 4º, inciso 4º; anteproyecto 1935, 124; Uruguay, 128; Brasil, 73.

CAPÍTULO V
Transporte de mercancías

ARTÍCULO 115. La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar, obligatoriamente, que se trata de transporte aéreo.

Concordancias: Varsovia, 5º; anteproyecto 1935, 125; Uruguay, 129; Brasil, 74.

ARTÍCULO 116. La carta de porte será 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.

Concordancias: Varsovia, 6º; anteproyecto 1935, 126; Uruguay, 130.

Nota: La expedición de la carta de porte con el destino indicado es de rigor y consulta los intereses de las partes. La prescribe también la Convención de Varsovia.

ARTÍCULO 117. La carta de porte deberá indicar, además de cualesquiera otros datos que exija la autoridad competente:

a) Lugar y fecha de emisión;

b) Punto de partida y de destino;

c) Nombre y dirección del expedidor;

d) Nombre y dirección del transportador;

e) Nombre y dirección del destinatario, en su caso;

f) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos;

g) Peso y dimensiones de la mercancía o bultos;

h) Estado aparente de la mercancía y embalaje;

i) Precio del transporte, si está estipulado;

j) Precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contra reembolso;

k) Importe del valor declarado, en su caso;

l) Número de ejemplares de la carta de porte;

m) Los documentos transmitidos al transportado, con la carta de porte;

n) Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiera convenido.

Concordancias: Varsovia, 8º; anteproyecto 1935, 127; Uruguay, 132; Brasil, 77.

ARTÍCULO 118. Si el transportador aceptara la mercancía sin que se haya extendido la carta de porte, o si ésta no estuviera las indicaciones que expresan los puntos a) y g) del artículo precedente, el transportador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

Concordancias: Varsovia, 9º; anteproyecto 1935, 128; Uruguay, 133; Brasil, 78.

ARTÍCULO 119. La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte.

Concordancias: Varsovia, 11; anteproyecto 1935, 129; Uruguay, 135; Brasil, 80.

Nota: Siendo la carta de porte el título legal del contrato, la disposición del artículo es su lógica consecuencia. La presunción que emana de su contenido, es 'juris tantum'.

ARTÍCULO 120. La carta de porte puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente, transfiriéndose de la manera y con los efectos previstos en el Código de Comercio para los títulos al portador, a la orden o nominativos.

Concordancias: Italia, 962; Código de Comercio, 166.

CAPÍTULO VI
Transporte postal

ARTÍCULO 121. La implantación y el funcionamiento del servicio aéreo postal queda a cargo y bajo la dirección y fiscalización de los ministerios que corresponda.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 130; Uruguay, 138.

ARTÍCULO 122. El transporte aéreo postal debe hacerse por aeronaves de propiedad del Estado o, complementariamente, de particulares.

Concordancias: Constitución Nacional, 40; anteproyecto 1935, 131.

Nota: Lo dispuesto por este artículo sigue fielmente el principio del artículo 40 de la Constitución Nacional. Al referirse a aeronaves particulares, contempla las mismas posibilidades que, para el correo en zonas alejadas, brindan las estafetas y los particulares que colaboran con aquél. Es ni más ni menos que una aplicación al medio aéreo de lo dispuesto en la ley 816 Correos (artículo 130 y siguientes) en vigencia.

ARTÍCULO 123. Las disposiciones de la legislación postal se aplicarán, en lo que fueren pertinentes a la correspondencia transportada por vía aérea.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 132; ley 816.

ARTÍCULO 124. Los explotadores de servicios aéreos están obligados a transportar la correspondencia que les sea asignada, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 136.



TÍTULO IX

BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículos 125 a 133

ARTÍCULO 125. Todo propietario de aeronave estará obligado, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves, a requerimiento de la autoridad competente.

Nota: Se ha considerado conveniente crear la obligación, para todo propietario de aeronave, de colaborar en la búsqueda de aeronaves extraviadas, pero solo a requerimiento de la autoridad competente. Los gastos emergentes y las averías sufridas dan lugar a indemnización, conforme lo prevé el artículo 128.

ARTÍCULO 126. El comandante de una aeronave en vuelo estará obligado a prestar los siguientes socorros:

1º Asistencia a otras aeronaves en vuelo que se encuentren en situación de inminente peligro;

2º Salvamento de las personas que estén en peligro como consecuencia de averías sufridas por la aeronave que las transportaba.

ARTÍCULO 127. No habrá obligación de prestar socorro cuando concurriera alguna de las siguientes circunstancias: que el socorro esté asegurado en mejores condiciones; que su prestación significare graves riesgos para las personas a bordo, o que no hubiere posibilidades de prestar un socorro útil.

Concordancias artículos 126 y 127: C.I.T.E.J.A., artículo 1º; anteproyecto 1935, 141; Uruguay 166; anteproyecto chileno, 289; Brasil, 118; Italia, 981.

Nota: Se establece la obligación de la asistencia, a todo el personal de la aeronave, condicionada: a) que no exista grave riesgo para sí mismos a los pasajeros o a la tripulación; b) que puedan acudir al lugar del peligro con la posibilidad de prestar socorro útil. Como es lógico, la obligación concluye, cuando el socorro está asegurado por otras personas en mejores condiciones.

ARTÍCULO 128. Si el socorro fuere prestado sin obligación de hacerlo, el explotador de la aeronave sólo tendrá derecho a ser retribuido si ha salvado o contribuido a salvar a alguna persona.

ARTÍCULO 129. Las aeronaves que hayan prestado únicamente asistencia a otra y las que hayan colaborado en la búsqueda de que habla el artículo 125, tendrán derecho a ser indemnizados por los gastos emergentes y por las averías sufridas durante la operación o como consecuencia directa de ella.

ARTÍCULO 130. Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado a alguna persona tendrán derecho a una indemnización por los gastos emergentes y por las averías sufridas durante la operación o como consecuencia directa de ella.

La indemnización será a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrá exceder del valor que ésta tenía antes de producirse el accidente.

ARTÍCULO 131. Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos y los gastos y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento y el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados.

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

ARTÍCULO 132. Si han sido salvadas al mismo tiempo personas y bienes, el que ha salvado las personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda.

ARTÍCULO 133. La indemnización y remuneración es debida cuando se trate de aeronaves del mismo propietario.

Concordancias: artículos 128 al 133 C. I. T. E. J. A. 3º, 5º y 6º; anteproyecto 1035, 142, 143 y 144; Uruguay, 169; Italia, 984, 985, 987, 989 y 990; Proyecto chileno, 294 y 295; Brasil, 122.



TÍTULO X

RESPONSABILIDAD

Artículos 134 a 168

CAPÍTULO I

Daños causados a los pasajeros o a las mercancías transportadas

ARTÍCULO 134. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de las aeronaves o durante las operaciones de embarco o desembarco.

Concordancias: Varsovia, 17; anteproyecto 1935, 152; Uruguay, 147; Brasil, 83; Italia, 942; Proyecto chileno, 272.

ARTÍCULO 135. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

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

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

Concordancias: Varsovia, 18; anteproyecto 1935, 153; Uruguay, artículos 148, 149 y 150; Brasil, 84, 85 y 86; Italia 951; proyecto chileno 273.

ARTÍCULO 136. El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de viajero, equipajes o mercancías.

Concordancias: Varsovia 19; anteproyecto 1935, 154; Uruguay 151; Brasil 87; Italia, 942 y 951.

Nota: Los términos en que el transportador es pasible de responsabilidad deben resultar, necesariamente, de lo que se estipule en el boleto de pasaje, el boletín de equipaje o la carta de porte. No hay analogía entre el transporte aéreo y cualquier otro medio de transporte. El artículo establece el principio; nada más. Las partes deben convenir las condiciones.

ARTÍCULO 137. El transportador es responsable de las faltas cometidas por las personas que están bajo su dependencia, como empleados, obreros o sirvientes, en ejecución de un hecho de sus funciones.

El transportador no será responsable, si prueba que el daño provino de una falla excusable de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que, en todos los demás órdenes él o las personas que están bajo su dependencia, han adoptado las medidas adecuadas para evitar el daño, o les ha sido imposible tomarlas.

Esta prueba se admite aún en el caso de que el daño provenga de vicio propio de la aeronave.

Concordancias: Varsovia, 20; anteproyecto 1935, 155; Uruguay, 155; Brasil, 88; Italia, 942 y 951; proyecto chileno, 279.

Nota: La responsabilidad del transportador se extiende a las faltas de las personas que están bajo su dependencia. Es la norma del artículo 1.113 del Código Civil.

La disposición de la segunda parte del artículo no se aparta de lo estipulado en la Convención de Varsovia.

ARTÍCULO 138. Los tribunales podrán eliminar o atenuar la responsabilidad del transportador, si la persona lesionada hubiera causado el daño o contribuido a causarlo.

Concordancias: Varsovia, 21; anteproyecto 1935, 156; Uruguay, 154; Brasil, 90.

Nota: Se trata del caso de concurrencia de culpa; es el derecho común.

ARTÍCULO 139. En el transporte de personas la responsabilidad del transportador con relación a cada viajero queda limitada a la suma de cuarenta mil pesos moneda nacional ($ 40.000); No obstante, podrá ser fijado un límite mayor, mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero.

En el transporte de equipajes y mercancías, la responsabilidad del transportador queda limitada a razón de setenta y cinco pesos con sesenta centavos moneda nacional ($ 75,60) por kilogramo de peso bruto, a la suma de un mil quinientos pesos moneda nacional ($ 1.500) por pasajero, salvo declaración especial de interés de la entrega, hecha por el expedidor en el momento de la remisión de los bultos al transportador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso, el transportador estará obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor el valor de la mercancía o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserve el pasajero, la responsabilidad queda limitada a un mil quinientos pesos moneda nacional ($ 1.500) por pasajero.

Concordancia: Varsovia, 22; anteproyecto 1935, 157; Uruguay, 156; Brasil, 91; Italia, 941 y 952.

Nota: La limitación de responsabilidad es una de las bases fundamentales de la Convención de Varsovia, impuesta por necesidades de orden practico. La responsabilidad integral, imposibilita el seguro, pues la prima sería prohibitiva; y sin seguro no puede haber transporte aéreo.

ARTÍCULO 140. Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al señalado en este capítulo, es nula; pero la nulidad de tales

cláusulas no entraña la del contrato, el cual queda sometido a las prescripciones establecidas.

Concordancias: Varsovia, 23; Anteproyecto 1935, 158; Uruguay, 157; Brasil 92.

Nota: Es la contrapartida de la disposición anterior, limitativa de la responsabilidad. El tercero de los principios básicos de la Convención de Varsovia, que el proyecto acepta: responsabilidad contractual, limitación de la responsabilidad y nulidad de las cláusulas que eximen de responsabilidad o fijan límite inferior a lo establecido.

ARTÍCULO 141. El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que excluyen o limiten su responsabilidad, cuando el año provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Concordancias: Varsovia, 25; anteproyecto 1935, 159; Uruguay, 136, 2ª parte; Brasil, 93; Italia, 943 y 952; proyecto chileno, 279.

Nota: Las causas de exoneración y limitación de responsabilidad se establecen en favor del transportador, teniendo en cuenta la naturaleza del medio empleado. Resulta inadmisible mantener su protección cuando se ha producido el daño por su dolo o el de las personas bajo su dependencia, en ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 142. El recibo de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que fueron entregadas en buen estado y conforme al titulo del transporte.

Concordancias: Varsovia, 26 inciso 1º; anteproyecto, 1935, 160; Uruguay, 158; Brasil, 94, 1ª parte; Italia, 954 'in fine'.

Nota: La recepción del equipaje o mercancía sin objeción implica conformidad; constituye una presunción 'juris tantum' susceptible de prueba en contrario a producir judicialmente.

ARTÍCULO 143. En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta, dentro de un plazo de tres días para los equipajes, y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de la entrega. En caso de retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los diez días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

Concordancias: Varsovia, 26, inciso 2º y 4º; anteproyecto 1935, 161; Uruguay 158, párrafos 2º, 3º, y 4º; Brasil, 94, párrafos 1º, 2º y 4º; Italia 954.

Nota: Tienen por objeto fijar los plazos en que deberán los usuarios efectuar el protesto que constituye la condición indispensable para iniciar luego la acción por daños y perjuicios. La distinción en los casos de averías en los equipajes y mercancías obedece al hecho de que, en la práctica, se controlan los primeros en el momento que llegan.

ARTÍCULO 144. Si el viaje previsto hubiera sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y el pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el

lugar de aterrizaje hasta el lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje en el último.

El pasajero que no se presente o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el billete de pasaje, o interrumpiera el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe.

En caso de que la aeronave partiera con todas las plazas ocupadas, la autoridad competente podrá disponer la devolución total o parcial del precio del billete de pasaje y fijar los requisitos y condiciones al efecto.

Concordancias: Anteproyecto, 1935, 162; Italia, artículo 401, 402, 403, 404, 405 y 406.

Nota: El primer párrafo contempla dos hipótesis: a) interrupción y suspensión; b) no realización del viaje. En la primera, el reembolso correspondiente a la parte no realizada, con pago de los gastos hasta que se pueda continuar el viaje, es una solución equitativa. En el segundo, no efectuado el transporte, sin culpa del pasajero, corresponde la devolución del precio del boleto de pasaje.

El segundo y tercer párrafo, contemplan el caso del viaje no realizado, imputable al pasajero, y la solución equitativa en las circunstancias que expresa.

ARTÍCULO 145. En casos de transportes sucesivos o combinados, el transportador responde por los transportadores siguientes. Estos tendrán derecho de hacer constar en la carta de porte, el estado en que se halla la mercancía transportada, presumiéndose, a falta de esa declaración que la han recibido en buen estado.

Concordancias: Varsovia, 30; anteproyecto 1935, 163; Uruguay, 152; Brasil, 95.

Nota: La naturaleza jurídica del contrato de transporte explica por qué el transportador cuando utilice otras empresas para realizar el transporte convenido, responde por los transportadores siguientes. El transportador compromete un resultado. Entre el segundo o tercer transportados y el cargador no existe vinculo jurídico. La segunda parte rige las relaciones entre los sucesivos transportadores. Establece una presunción 'juris tantum'.

ARTÍCULO 146. En caso de transportes sucesivos efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Código, no se aplican más que al transporte aéreo.

Concordancias: Varsovia, 31; inciso 1º; anteproyecto, 1935, 164; Uruguay, 150; Brasil, 86.

Nota: Las disposiciones del presente artículo obedecen a la especial característica del transporte aéreo.

No existe entonces razón que justifique su aplicación a un transporte que no sea aéreo.

ARTÍCULO 147. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, las partes podrán convenir las condiciones relativas a los otros medios de transporte.

Concordancias: Varsovia, 31, inciso 2º; anteproyecto 1935, 164; Uruguay 150.

Nota: Se ha dejado librado a la voluntad de las partes, reglar las condiciones del transporte

terrestre, marítimo o fluvial, absteniéndose de hacerlo con el transporte combinado, por considerarlo actualmente en experimentación, lo que resta interés práctico a la cuestión.

ARTÍCULO 148. La pérdida sufrida en caso de echazón, será soportada por la aeronave, el flete y la carga, proporcionalmente al valor de ellas.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 165.

Nota: Realizada la echazón ante un caso de necesidad, y a fin de salvar la aeronave y el resto de la carga, la equidad justifica que la pérdida se soporte entre aquellos, que contribuyó a salvar.

CAPÍTULO II

Daños causados a terceros en la superficie

ARTÍCULO 149. Los daños causados por una aeronave o por un objeto que caiga de ella, dan derecho a reparación por el solo hecho de que se pruebe que provienen de una u otra circunstancia. Lo estatuido en el párrafo anterior regirá desde el momento en que la aeronave, por sus propios medios, comienza a moverse para emprender el vuelo, hasta el momento en que, habiendo finalizado el vuelo, deja de moverse por sus propios medios.

Concordancias: Convención de Roma de 1933, artículo 2º, anteproyecto 1935, 167; Uruguay, 160 y 161; Brasil, 97 y 98; Italia, 965; proyecto chileno, 285; Francia, 53.

Nota: Las disposiciones fundamentales referidas a daños producidos por terceros en la superficie, han sido tomadas de la Convención de Roma.

El principio dominante es el llamado de responsabilidad sin culpa objetiva o del riesgo creado. Basta establecer la conexión entre el hecho y el daño. La segunda parte de este artículo se refiere al daño producido por una aeronave cuando es tal, vale decir, cuando ha dejado de ser un objeto inactivo para transformarse en una máquina aérea en funcionamiento. Así, los daños producidos por la aeronave durante el carreteo, los provenientes del viento surgidos de los motores en acción, y demás, entran en el precepto, aun cuando sean anteriores a la carrera de despegue. Otros daños entrarían sin duda en las normas de la responsabilidad civil.

ARTÍCULO 150. La responsabilidad que establece el artículo precedente, incumbe al explotador de la aeronave. El caso de que el nombre del explotador no este inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, responde solidariamente con el propietario.

Concordancias: Roma, 4º; anteproyecto 1935, 169; Uruguay, 162; proyecto, chileno, 286 y 287.

ARTÍCULO 151. El que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado. El explotador que no ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de su aeronave, responde, solidariamente, con el

causante del daño.

Concordancias: Roma, 5º; anteproyecto 1935, 170.

Nota: Hay una doble situación. La de la que usa indebidamente la aeronave y la del explotador que no ha tomado las precauciones necesarias para evitar el uso ilegítimo de la misma. Se establece la responsabilidad solidaria.

ARTÍCULO 152. La responsabilidad por daños a terceros, puede ser eliminada o disminuida en el caso de que la persona que lo ha sufrido lo hubiere causado o contribuido a causarlo.

Concordancias: Roma, 3º; anteproyecto 1935, 171; Italia, 965 'in fine' y 966.

Nota: Se repite aquí el caso de concurrencia de culpa, cuya solución no puede ser otra que la que el mismo establece.

ARTÍCULO 153. El explotador es responsable por cada accidente hasta la concurrencia de una suma fijada a razón de setenta pesos moneda nacional ($ 70) por kilogramo de peso de la aeronave. El peso de la aeronave se entiende con la carga total máxima que establece el certificado de navegabilidad.

Sin embargo, el límite de la responsabilidad del explotador no podrá ser inferior a ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000) ni superior a setecientos cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 750.000). La tercera parte de este valor está afectada a la reparación de los daños causados a personas, sin que, en el último caso, la indemnización prevista pueda pasar de cuarenta mil pesos moneda nacional ($ 40.000) por persona dañada.

Concordancias: Roma, 8º; anteproyecto 1935, 172; Brasil, 102; Uruguay, 163; Italia, 967 y 968.

Nota: Se sigue el mismo criterio de la Convención de Roma. Entre los diversos sistemas de limitación de la responsabilidad, todos ellos pasibles de observaciones serias, se ha escogido el que parece menos malo, que consiste en relacionarlo con el peso de la aeronave.

ARTÍCULO 154. Si varias personas han sufrido daño en el mismo accidente y la suma global a pagar excede de los límites previstos en el artículo anterior, debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada una, de manera de no pasar, con conjunto, los límites antedichos.

Concordancias: Roma, 9º; anteproyecto 1935, 173; Italia, 969.

Nota: Sentado el principio de limitación, se impone la disposición del artículo para que la indemnización total no lo exceda.

ARTÍCULO 155. El explotador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, a menos que pruebe, si se trata de éstas, que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el daño.

Concordancias: Roma, 14; anteproyecto 1935, 174; Italia, 971; Brasil, 102 'in fine'.

Nota: El artículo suaviza las consecuencias de la responsabilidad integral que corresponde

en caso de dolo, manteniendo la limitación, si se han tomado las medidas adecuadas para evitar el daño, cuando el dolo es de las personas que están bajo la dependencia del explotador. No se le exime de responsabilidad; sólo se le permite ampararse el las cláusulas de limitación. La disposición ha sido criticada porque introduce idea de culpa y admite la responsabilidad limitada.

CAPÍTULO III

Daños causados en transporte gratuito

ARTÍCULO 156. En caso de transportes gratuitos, que no se realicen por una empresa de transporte público, la responsabilidad del transportador está limitada a la suma de veinte mil pesos moneda nacional ($ 20.020).

Concordancias: Anteproyecto 1935, 186; Uruguay, 153; Brasil, 83 'in fine'; Italia, 947.

Nota: Desde luego, es conveniente aclarar que la expresión transporte gratuito, quizá no sea jurídicamente apropiada, pues el transporte requiere, como la venta y la locación, que medie un precio. En verdad, no hay 'animus negoti contrahendi' y en consecuencia, obligaciones recíprocas. La responsabilidad no es contractual sino delictiva. Sin embargo, se adopta en el proyecto, por ser de uso corriente y expresa su significado con claridad.

La disposición no rige para empresas de transporte público. La gratuidad del transporte es en general aparente. La situación del particular es distinta: no comercia y como la persona transportada conoce y se somete voluntariamente a los riesgos que puede importar una actividad que no ha evolucionado aún como los otros medios de transporte, se autoriza la limitación de responsabilidad.

ARTÍCULO 157. El transportador puede eximirse de la responsabilidad, por convenio y expreso con los pasajeros.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 187.

Nota: Por las mismas razones expuestas al final de la nota anterior, se permite pactar expresamente cláusulas de exención de responsabilidad, a pesar de que se trata de responsabilidad basada en los artículos 1.109 y 1.113 del Código Civil.

ARTÍCULO 158. El transportador no es responsable, si concurren las circunstancias previstas en el artículo 137 y prueba que él y las personas que están bajo su dependencia han tomado las medidas adecuadas para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 188.

Nota: Se ha circunscrito la responsabilidad a la falta del transportador; no significa otra cosa, aceptar la prueba de que él y las personas que están bajo su dependencia han tomado las medidas adecuadas para evitar el daño o que le ha sido imposible tomarlas.

CAPÍTULO IV

Daños a personas y bienes embarcados en caso de abordaje

ARTÍCULO 159. Se entiende por abordaje aéreo, toda colisión entre dos o más aeronaves en vuelo.

Los daños producidos por una aeronave en vuelo a otra aeronave, en vuelo también, o a las personas o bienes a bordo, aunque no haya colisión, se consideran como provenientes de un abordaje.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 176; Brasil 127.

Nota: El concepto de abordaje, está tomado en la mayor amplitud, regulándose así, las reparaciones de todos los daños que una aeronave en vuelo, pueda ocasionar a otra, también en vuelo. Quedan excluidos aquellos casos en que una máquina se encuentra en tierra o en el agua, por considerarse que el caso entra en la categoría de daños a terceros en la superficie.

ARTÍCULO 160. Si el abordaje es causado por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a su cargo.

No es responsable, si concurren las circunstancias previstas en el artículo 137.

Rigen al respecto, las limitaciones prescritas en el artículo 141.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 177; Brasil, 128.

Nota: Adóptase como fundamento de la responsabilidad, la falta o culpa de quien ha causado el daño; se hace aplicación del artículo 1.109 del Código Civil. Constituyen causas de exoneración: el caso fortuito, la fuerza mayor y la culpa del perjudicado, por el hecho de basarse la responsabilidad en la falta.

ARTÍCULO 161. Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de cada una de las aeronaves por los daños a las mismas aeronaves, a las personas y a los bienes abordo, es proporcional a la gravedad de la falta.

Si no pudiera determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

Concordancias: Roma, 6º y 7º; anteproyecto 1935, 178; Brasil, 130.

Nota: Consagra el artículo la jurisprudencia existente en materia de culpa concurrente; obedece a principios de justicia y equidad. La proporción se establece en base a la gravedad de las faltas y no de los daños, a fin de mantener el principio de imputabilidad moral.

ARTÍCULO 162. La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

Concordancias: Roma, 6º y 7º; anteproyecto 1935, 179.

Nota: funciona la solidaridad en los casos en que el abordaje haya ocasionado daños a las

personas o bienes que se encontraban a bordo. Queda, al que ha abonado una suma mayor que la que le correspondía de acuerdo a su falta el derecho de repetir contra el coautor.

ARTÍCULO 163. La responsabilidad cesa en caso fortuito o de fuerza mayor.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 180.

CAPÍTULO V

Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje

ARTÍCULO 164. En caso de daños causados a terceros en la superficie de abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de éstas responden solidariamente a las víctimas de los daños, en los términos del artículo precedente.

Concordancias: Roma, 6; anteproyecto 1935, 181; Italia, 978.

Nota: La responsabilidad de los explotadores de aeronave, con respecto a los daños causados a terceros en la superficie, es objetiva y limitada (artículo 149 y 153. Este principio también es de aplicación en los casos en que el daño sea producido a consecuencia de un abordaje.

ARTÍCULO 165. Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, la aeronave inocente tiene derecho de repetir de la primera, el importe de las indemnizaciones que se hubiera visto precedida a abonar a las víctimas, a causa de la solidaridad.

Si hubiera concurrencia de culpa, la aeronave que como consecuencia de la solidaridad, hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho de repetir el excedente contra la otra.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 182; Italia, 978.

Nota: Se mantiene el criterio seguido en los artículos 160 y 161. A efectos de distribuir la responsabilidad se tiene en cuenta la falta. En caso de concurrencia de culpa, la responsabilidad pesa sobre la gravedad de la falta cometida. Siempre queda el derecho, al que en virtud de la solidaridad establecida en el artículo anterior haya abonado más de lo que corresponda de repetir contra el otro explotador.

ARTÍCULO 166. El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje, debe, dentro del término de seis meses, contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber al explotador contra el cual pretende ejercer le derecho que le acuerda el artículo precedente, bajo pena de caducidad.

Concordancias: Roma, 10; Anteproyecto 1935, 183; Italia, 979.

ARTÍCULO 167. Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites y las condiciones previstas, teniendo el que haya abonado una suma mayor de la que le corresponde, el mismo derecho

de repetir el excedente.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 184.

Nota: En estos casos, no habiendo culpa, las aeronaves, soportan la obligación de reparar dentro de los límites del artículo 153.

ARTÍCULO 168. Las personas responsables a bordo de cada una de las aeronaves, están obligadas a denunciar el accidente a las autoridades del lugar en que se ha producido.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 185; Brasil, 131.

Nota: Se trata de una disposición tendiente a evitar la ocultación del hecho.



TÍTULO XI

SEGUROS

Artículos 169 a 174

ARTÍCULO 169. Todo interés sobre la aeronave, puede ser asegurado hasta su valor total, contra todos los riesgos de la circulación aérea, con exclusión de los que provengan del hecho intencional del dueño de la aeronave o del asegurado.

Concordancias: Código Comercio, arts. 492 y 493; anteproyecto 1935, 192; Brasil, 109; Uruguay, 110; proyecto chileno, art. 225; Italia, libro 3º, título IV, parte segunda.

Nota: La Ley 13.004 que crea el seguro aeronáutico comercial funciona como seguro mutuo de las empresas establecidas expresamente en el artículo 1º de la misma.

ARTÍCULO 170. El transportador aéreo está obligado a asegurar contra accidentes susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, a su personal habitual u ocasionalmente navegante, que no está comprendido en la ley respectiva.

El seguro debe cubrir una cantidad equivalente a cuarenta veces el sueldo mensual fijo, dentro de un máximo de ochenta mil pesos moneda nacional.

La autoridad que corresponda determinará la forma de hacer efectivas las disposiciones precedentes: estableciendo la naturaleza de las incapacidades que produzcan los accidentes; el carácter de ellas; la escala de valoración de la disminución de incapacidad para el trabajo; y la forma de ejercitar la acción respectiva.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 194; Brasil, 115; Uruguay, 110 y 111; proyecto chileno, 235; Italia, 935; Ley 12.921 (Decreto 16.130/46), art. 29; ley suiza 1949, artículo 70.

Nota: Un principio de solidaridad social informa la disposición de este artículo. Se ha elevado al límite máximo, teniendo en cuenta las normas seguidas actualmente, en actividades aeronáuticas.

ARTÍCULO 171. El transportador aéreo está obligado a constituir un seguro por los años previstos, en los límites del título X.

El seguro podrá ser substituido por un depósito en efectivo o en títulos nacionales, o por una garantía bancaria.

Los seguros por accidente del personal domiciliado en la República o por daños producidos con motivo del transporte aéreo, sea a los pasajeros y mercancías o a terceros y sus bienes, en territorio argentino, deberán ser contratados en compañías que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

No obstante, cuando se trate de empresas extranjeras de transporte aéreo, el seguro podrá contratarse en compañías autorizadas legalmente para ese objeto, en el lugar de matriculación de la aeronave. El Poder Ejecutivo establecerá las garantías que deban exigirse para asegurar el cumplimiento de la finalidad de ese título.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 195; Uruguay, 110; ley suiza, art. 71; Italia, libro 3º, título IV, parte segunda; Brasil, 117, 1º parte.

Nota: Establecida la limitación de responsabilidad, el seguro que la cubre es consecuencia

ineludible para salvaguardar los intereses de los pasajeros, cargadores y terceros y aún los mismos explotadores. De acuerdo con el párrafo segundo, el seguro puede ser sustituido por una garantía eficiente, como las que indica. La finalidad del párrafo tercero es notoria: garantizar a las personas domiciliadas en la República y a sus bienes dentro del país.

ARTÍCULO 172. Son aplicables al seguro aéreo las normas generales de seguros establecidas en el Código de Comercio, en cuanto no sean incompatibles con el ejercicio de la navegación aérea, ni estén en contra del presente Código.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 196.

Nota: Predomina en este artículo la regla de no repetir prescripciones legales cuya aplicación corresponda. El mismo sólo se refirió a las 'normas legales' de los seguros y no a instituciones típicas que como el 'abandono' aparecen legislados para el transporte marítimo y en ciertos casos para el transporte fluvial o por tierra.

ARTÍCULO 173. En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de Código en forma de depósito efectivo o de constituir las seguridades previstas en el presente garantía bancaria, se considerará que la garantía es suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe por todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los dos tercios por cada aeronave si éstas son dos, o a la mitad, si se trata de tres o más. En cualquier caso, se considerará cubierta la totalidad de la garantía si llega a ochocientos mil pesos moneda nacional ($800.000) cuando son dos las aeronaves y un millón de pesos moneda nacional ($1.000.000) si se trata de tres o más.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 197; Brasil, 117.

Nota: Como no es posible que todas las aeronaves causen perjuicios al mismo tiempo, el artículo considera cubierta la garantía con el criterio de moderar el costo del seguro, sin que aquélla sufra disminución alguna.

ARTÍCULO 174. No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de accidentes que se establezcan en el país, el riesgo resultando del transporte en servicios aéreos sujetos a itinerario fijo.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 199.

Nota: La disposición no es frecuente en las leyes de aeronáutica ni en las de seguros pero no hay motivo para no incluir en el contrato el riesgo indicado.



TÍTULO XII

INSPECCIÓN

Artículo 175

ARTÍCULO 175. La autoridad competente tiene a su cargo la inspección de los servicios de aeronavegación comercial. Al efecto le corresponde:

1º Exigir el cumplimiento de las órdenes e instrucciones previstas en la autorización o reconocimiento para funcionar y la observancia de las disposiciones de este código y reglamentación que se dicte;

2º Exigir que el servicio se preste en la forma correspondiente;

3º Ejercer la fiscalización técnica, económica y financiera de la empresa;

4º Suspender el servicio, en caso de que no estén reunidas las condiciones de seguridad necesarias y autorizar la reiniciación, cuando hayan sido subsanadas las deficiencias;

5º Prohibir o impedir el empleo de material de vuelo que no ofrezca la seguridad necesaria;

6º Inspeccionar el material empleado en la construcción y reparaciones, y la forma en que se realizan;

7º Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes;

8º Desempeñar todas las otras funciones técnicas y de vigilancia que le confiera el Poder Ejecutivo;

Concordancia: Anteproyecto 1935, 197.

Nota: En los casos en que sea permitida la explotación por los particulares de servicios aerocomerciales según el artículo 40 de la Constitución Nacional, artículo 27, inciso 8º de la Ley 13.529 y el artículo 98 de este proyecto, se aplicarán las disposiciones de este artículo, que tiene la finalidad de propender a la seguridad, regularidad y eficiencia de los servicios. Las prescripciones son las normales.



TÍTULO XIII

CADUCIDAD

Artículos 176 a 178

ARTÍCULO 176. El Poder Ejecutivo, previo informe de la autoridad competente, podrá declarar la caducidad o retirar la autorización conferida, para la explotación de servicios aéreos.

1º Si no subsisten los motivos de utilidad general que se tuvieron en vista al otorgarla;

2º si la empresa autorizada no cumpliera las obligaciones substanciales a su cargo, o si faltara, reiteradamente, a obligaciones de menor importancia.

3º Si el servicio no fuera iniciado dentro del termino fijado en la autorización.

4º Si se interrumpiera el servicio total o parcialmente, sin causa justificada o sin autorización de la autoridad competente.

5º Cuando la empresa autorizada fuera concursada o declarada en estado de quiebra o la sociedad fuera disuelta por resolución judicial.

6º Cuando la autorización hubiera sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 104;

7º Cuando no se hubieran constituido las seguridades prescriptas en el título XI;

8º Si la empresa se opusiera a la fiscalización técnica, económica o financiera.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 138.

Nota: Es consecuencia del artículo anterior. Cuando mediaran motivos de la importancia de los que se mencionan debe, necesariamente, tener lugar la sanción que se establece.

ARTÍCULO 177. En los casos del inciso 5º del artículo precedente, la autoridad que conozca en el asunto, deberá comunicarlo a la autoridad respectiva para que pueda esta intervenir en defensa de los derechos e intereses del Estado.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 139.

ARTÍCULO 178. Antes de la declaración de caducidad o del retorno de la autorización, debe oírse al interesado a fin de que pueda producir la prueba de descargo. La autoridad correspondiente fijará el procedimiento a seguir.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 140.



TÍTULO XIV

PRESCRIPCIÓN

Artículos 179 a 181

ARTÍCULO 179. Se prescriben a los seis meses:

1º Las acciones para reclamar las preferencias que acuerda el artículo 53. El término corre desde el momento en que el crédito resulte exigible.

2º Las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en las hipótesis de los artículos 165 y 167. El término corre desde la fecha de pago.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 190; proyecto chileno, 299 y 300; Brasil, 159.

ARTÍCULO 180. Se prescriben al año:

1º La acción de indemnización de daños causados a los pasajeros o mercancías transportadas. El término se cuenta desde la llegada al punto de destino, o desde el día en que la aeronave debiera haber llegado, o desde la detención del transporte, o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento.

2º La acciones de reparación de daños causados a terceros en la superficie. El plazo empieza a correr desde el día del hecho. Si no consta que la persona lesionada ha tenido conocimiento del daño o de la identidad de la persona responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento. En estos casos la acción se prescribe a los tres años, a partir del día en que el daño fue causado.

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

Concordancias: Anteproyecto, 1935, 191; Brasil, 159.

ARTÍCULO 181. Se prescriben a los dos años las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que se terminaron estas operaciones.

Concordancias: Anteproyecto, 1935, 192; Brasil 159.



TÍTULO XV

JURISDICCIÓN COMPETENTE Y LEGISLACIÓN APLICABLE

Artículos 182 a 189

ARTÍCULO 182. Declárase materia de legislación nacional, lo concerniente a la circulación aérea en general, y especialmente, la instalación y funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados a éstas; el otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico y la expedición de los certificados correspondientes, así como la matriculación y navegabilidad de las aeronaves.

Concordancias: Constitución nacional, artículo 66 inciso 11; anteproyecto, 1935, 145; Ley 13.012, artículo 2º inciso c), a) y artículo 3º, inciso 47; Ley 13.998.

ARTÍCULO 183. Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales Inferiores de la Nación, el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos.

Concordancias: Constitución Nacional, 95, ley suiza de 1949, 1º, 36 y 46; Ley 48, artículo 2º, incisos 8/10 y artículo 10; Ley 13.998.

ARTÍCULO 184. Los hechos ocurridos, los actos realizadas y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio argentino, están regidos por la ley de pabellón y serán juzgados por sus tribunales.

ARTÍCULO 185. Si una aeronave pública extranjera hubiera penetrado en territorio argentino, sin autorización previa, o hubiera violado las prescripciones relativas a la policía de circulación aérea, puede ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso.

Concordancias: Artículos 184 y 185; anteproyecto, 1935, 146.

Nota: la doctrina de este artículo y los siguientes, hasta el 189 inclusive, ha sido ampliamente expuesta en congresos y conferencias y ha merecido preferente atención de los juristas. Es quizás, donde el derecho aeronáutico tiene caracteres más típicos.

La doctrina y el derecho pasivo, han contemplado, en un principio, dos resoluciones exclusivas: la competencia territorial y la del pabellón de la aeronave.

Los artículos adoptan el sistema medio de competencia territorial restringida, haciendo entrar en juego el primer aterrizaje, como factor indispensable para individualizar al culpable e instruir el sumario. Fué la conclusión a que, después de múltiples dificultades, llegó el Congreso de Budapest de 1930.

ARTÍCULO 186. Los hechos ocurridos los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina, sobre territorio argentino o donde ningún Estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes del país y serán juzgados por sus tribunales.

Si se hubieran producido sobre territorio extranjero, sólo corresponde la competencia de los tribunales argentinos y la aplicación de sus leyes, si se hubiera lesionado un interés legítimo 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.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 147 y 148; Francia 10, Código del Aire, 23.

ARTÍCULO 187. En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos, en una aeronave privada extranjera, en vuelo sobre territorio argentino, la competencia de los tribunales argentinos, y la aplicación de sus leyes sólo corresponde en caso de:

1º Infracción de leyes de seguridad pública, militares o fiscales.

2º Infracción leyes o reglamentos de circulación aérea.

3º Que comprometan la seguridad u orden público o afecten el interés del Estado o de las personas, o se hubiera realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito, si no mediara, en este último caso, pedido de extradición.

Si se hubiera pedido la extradición, se procederá de acuerdo a la ley en la materia.

Concordancias: Código del Aire, 30; ley griega de 1931, artículo 5º.

ARTÍCULO 188. Los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos que se produzcan en una aeronave sobre territorio argentino, serán registrados por el comandante o quien desempeñe sus funciones, extendiendo acta en el libro de a bordo correspondiente.

En la primera localidad en que la aeronave aterrice, el comandante entregará copia del acta a la autoridad competente para los efectos ulteriores si dicha localidad forma parte del territorio argentino; al cónsul argentino, en caso contrario; y, a falta de éste, la copia del acta será remitida, bajo pliego certificado, a la autoridad competente.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 150; ley sobre vías generales de comunicación de México, artículo 431; Italia 834, 835, 836 y 888.

ARTÍCULO 189. Las disposiciones relativas a jurisdicción competente y legislación aplicable en materia civil, comercial o penal, rigen para la circulación aérea, en cuanto no estén en contradicción con las de este Código.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 151.



TÍTULO XVI

INFRACCIONES Y PENALIDADES

Artículos 190 a 198

CAPÍTULO I
Faltas

ARTÍCULO 190. Las infracciones a las disposiciones de este Código no previstas en el presente título, y las infracciones a la reglamentación que en consecuencia del mismo se dicte, serán determinadas por el Poder Ejecutivo y sancionadas con inhabilitación transitoria o definitiva y/o multa de hasta diez mil pesos moneda nacional ($10.000).

Concordancias: Anteproyecto, 1935, 200.

Nota: Tanto este artículo como los tres siguientes, han sido redactados teniendo en cuenta la clara distinción que hace el proyecto entre faltas y delitos (capitulados I y II del Título XVI)

Para reprimir las primeras cuya determinación precisa en la misma ley es, además de dificultosa, inconveniente, se faculta al poder administrador a puntualizarlas y a determinar la sanción correspondiente a cada una, dentro siempre del límite máximo que establece el artículo.

La facultad discrecional que el artículo acuerda al Poder Ejecutivo, de imponer sanciones dentro del límite indicado y por las causas mencionadas, puede parecer carente de fundamento jurídico, porque al no especificar los artículos cuáles son las infracciones penadas, especificándolas, tendrá el Poder Ejecutivo medios de crear infracciones, lo que es función legislativa.

Se trata de evitar que queden impunes una gran cantidad de infracciones de menor entidad que es imprescindible reprimir en beneficio de la aeronavegación y que quedarán así abarcadas, genéricamente, en este artículo. Todo lo que se refiere a la aplicación de las sanciones, jurisdicción, competencia y disposiciones procesales correspondientes, está fijado en los artículos siguientes:

ARTÍCULO 191. Las sanciones provistas en el artículo anterior, serán aplicadas por la autoridad administrativa competente, salvo la inhabilitación definitiva que sólo podrá ser dispuesta por el Poder Ejecutivo.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 201; Italia, 1253/54; Francia, 69; Decreto del 30-VII-26, 107 y 108.

ARTÍCULO 192. El procedimiento a seguir para la aplicación de estas sanciones, la determinación de las autoridades administrativas facultadas para imponerlas en cada caso y para entender en los casos de apelación, serán fijados por el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 193. Las sanciones de inhabilitación definitiva y/o multa de diez mil pesos moneda nacional ($ 10.000) serán recurribles en última instancia ante la autoridad judicial competente.

CAPÍTULO II
Delitos

ARTÍCULO 194. Serán sancionados con prisión de tres meses a un año:

1º El que condujere una aeronave inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.

2º Los que no cumplieran las disposiciones del artículo 126.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 209; Italia, 1215, 1216, 1114 y 1158; Francia 62, Decreto 536/45, 37; Código Penal, 195 y 196.

Nota: En éste y en los artículos siguientes, se agrupan los tipos y figuras de delitos fundamentalmente aeronáuticos.

ARTÍCULO 195. Será sancionado con prisión de seis meses a dos años el que clandestinamente franqueare la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad competente, o se desviare de las rutas aéreas prefijadas para entrar y salir del país.

Concordancias: Anteproyecto 1935, artículo 202. inciso 7º; Italia 1201.

ARTÍCULO 196. Será sancionado con prisión de seis meses a tres años el que volare clandestinamente sobre zonas prohibidas.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 202 inciso 6º; Italia 1201; Francia, 62 y 64.

ARTÍCULO 197. Será penado con prisión de dos meses a cinco años el que condujere una aeronave sin poseer título habilitante y el funcionario que, por no comprobar debidamente las condiciones del conductor, expidiere el certificado habilitante sin que realmente concurran las condiciones necesarias en el que lo solicita.

Si se produjera la muerte de alguna persona, el máximo de la sanción se elevará a veinticinco años de reclusión o prisión.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 212; inciso 2º; Italia 1223; Francia, 62.

ARTÍCULO 198. La condena por seis meses de prisión como mínimo, por alguna de las infracciones sancionadas en el presente Código, irá acompañada de la prohibición de integrar la tripulación de aeronaves por un plazo de uno a tres años, a partir del cumplimiento de la pena.

En caso de reincidencia, se dictará contra el culpable la prohibición definitiva de ejercer actividades aeronáuticas.

Concordancias: Anteproyecto 1935, 219; Francia, artículo 69.



TÍTULO XVII

POLICÍA Y PROCEDIMIENTOS

Artículos 199 a 205

ARTÍCULO 199. La Policía del espacio aéreo aeródromos y demás lugares aeronáuticos en todo el territorio de la República, será ejercida exclusivamente por la Policía aeronáutica.

ARTÍCULO 200. La organización y funciones de la Policía Aeronáutica, serán establecidas en una ley especial que se dictará al efecto.

Nota: Se ha creído sumamente importante el unificar el ejercicio de la policía aeronáutica de orden y de seguridad, que en nuestro país se encuentra sujeta a diversas autoridades. Pero así como es la ley de organización de los ministerios la que ha distribuido funciones, atribuyendo ésta tan importante, es sin duda correcto que una ley especial establezca su organización y funciones.

ARTÍCULO 201. Todas las veces que se compruebe una infracción a este Código, o una aeronave ocasione un daño, la autoridad competente levantará acta ante testigos con relación circunstanciada de los hechos, de la autores y damnificados, y demás elementos de juicio, y elevará las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Sólo en caso de delito podrá detenerse a miembros de la tripulación de una aeronave, procurando su reemplazo inmediato y evitando en lo posible, la interrupción del viaje.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 222.

ARTÍCULO 202. Si durante un viaje se cometiese algún delito o infracción, el comandante o el que desempeñe sus funciones deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona delincuente o infractora, la cual será dispuesta a disposición de las autoridades competentes en el primer aeródromo a que llegase, acompañando un parte detallado del hecho con indicación de las personas que lo presenciaron.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 224.

ARTÍCULO 203. El personal designado o que se designe especialmente al efecto por las autoridades aeronáuticas o aduaneras, es encargado de hacer cumplir las disposiciones contenidas en este Código.

Concordancia: Anteproyecto 1935, 225.

ARTÍCULO 204. Las autoridades judiciales, policiales y otra competente se incautarán de los objetos que mencionan los artículos 7º y 8º, que se encontraren a bordo de la aeronaves sin la autorización especial exigida; si quedara firme el comiso, serán remitidas a la autoridad aeronáutica.

Concordancia: Anteproyecto, 226.

ARTÍCULO 205. El importe de las multas previstas en este Código pasará al fondo para fomento de la aeronáutica civil.

Concordancia: Anteproyecto, 227.



TÍTULO XVIII

Artículos 206 a 211

ARTÍCULO 206. El Poder Ejecutivo fomentará el desarrollo de la aeronáutica deportiva, por medio de subvenciones y otras ayudas a entidades organizadas en la forma establecida en la reglamentación, que tengan por fin la práctica del vuelo, la formación de escuelas de pilotaje, la construcción de aeródromos y la prestación de otros servicios que se determinen.

Concordancia: Italia 842 y 846.

ARTÍCULO 207. Las entidades aerodeportivas deberán constituirse en personas jurídicas y cumplimentar las demás prescripciones que determine la reglamentación.

Las aeronaves dedicadas al deporte podrán ser dispensadas de llevar total o parcialmente los libros de abordo que se establezca en este Código.

Concordancias: Italia 839, 840 y 845; ley de bases española, 26.

ARTÍCULO 208. Cada vez que ocurra un accidente de aviación la autoridad aeronáutica investigará las causas que lo han motivado, dispondrá las medidas necesarias para evitar su repetición y aplicará las sanciones que el caso hubiese dado lugar.

Las aeronaves privadas extranjeras que sufran accidentes en el territorio argentino y las aeronaves privadas argentinas que sufran accidentes en el territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica contenida en las previsiones de las convenciones internacionales.

Concordancias: Italia, 832 y 833; ley de bases española, 24.

ARTÍCULO 209. Todo habitante que tomare conocimientos de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a las autoridades dentro de los diez días.

ARTÍCULO 210. El presente código entrará en vigencia el 1º de enero de 1952.

ARTÍCULO 211. Quedan derogadas todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan al presente.

A. TESAIRE

A. J. BENITEZ

Alberto H. Reales

Eduardo T. Oliver



VEREDICTA LEYES

Código Aeronautico. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).