

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 17.285 · 1967

CÓDIGO AERONAUTICO

Boletín Oficial, 23 de mayo de 1967 · 239 artículos

Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Código Aeronautico

TÍTULO I **Generalidades** 5

TÍTULO II **Circulación aérea** 8

Capítulo I · Principios generales 9

Capítulo II · Protección al vuelo 10

Capítulo III · Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino 11

TÍTULO III **Infraestructura** 13

Capítulo I · Aeródromos 14

Capítulo II · Limitaciones al dominio 15

TÍTULO IV **Aeronaves** 16

Capítulo I · Concepto 17

Capítulo II · Clasificación 17

Capítulo III · Inscripción, matriculación y nacionalidad 17

Capítulo IV · Registro Nacional de aeronaves 18

Capítulo V · Propiedad de aeronaves 19

Capítulo VI · Hipoteca 19

Capítulo VII · Privilegios 21

Capítulo VIII · Explotador 22

Capítulo IX · Contratos sobre aeronaves. 22

Capítulo X · Embargos 23

Capítulo XI · Abandono de aeronaves 23

TÍTULO V **Personal aeronáutico** 25

TÍTULO VI **Aeronáutica comercial** 29

Capítulo I · Generalidades 30

Capítulo II · Servicios de transporte aéreo interno 30

Capítulo III · Servicios de transporte aéreo internacional 35

Capítulo IV · Trabajo aéreo 36

Capítulo V · Fiscalización de actividades comerciales 36

Capítulo VI · Suspensión y extinción de las autorizaciones. 37

Capítulo VII · Subvenciones 39

TÍTULO VII **Responsabilidad** 40

ÍNDICE

Código Aeronautico

Capítulo I · Daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados 41

Capítulo II · Daños causados a terceros en la superficie 44

Capítulo III · Daños causados en transporte gratuito 45

Capítulo IV · Abordaje aéreo 45

TÍTULO VIII **Búsqueda, asistencia y salvamento** 48

TÍTULO IX **Investigación de accidentes de aviación** 51

TÍTULO X **Seguros** 53

TÍTULO XI **Ley aplicable, jurisdicción y competencia** 55

TÍTULO XII **Fiscalización y procedimiento** 57

TÍTULO XIII **Faltas y delitos** 59

Capítulo I · Infracciones 60

Capítulo II · Delitos 62

TÍTULO XIV **Prescripción** 65

TÍTULO XV **Disposiciones finales** 67



TÍTULO I

GENERALIDADES

Artículos 1º a 2º

ARTÍCULO 1°. Este Código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, su mar territorial y aguas adyacentes y el espacio aéreo que los cubre.

El ámbito de aplicación de este Código se extiende asimismo a todos aquellos espacios en los que la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía, conforme a y en cumplimiento de los tratados internacionales de los que es parte.

A reserva de los tratados internacionales vigentes para la República, la Argentina tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, su mar territorial y sus aguas adyacentes. El ámbito espacial aéreo mencionado en el presente y en los párrafos precedentes se denomina en adelante "espacio aéreo argentino.

(Artículo sustituido por art. 181 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 2°. La aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial. A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general.

Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia, quedan excluidas de la aplicación de esta Ley. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, le serán aplicables también a las aeronaves militares, y las operadas por las fuerzas de seguridad.

La aeronáutica civil en la REPÚBLICA ARGENTINA se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias.

Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, se resolverá´ por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común.

ARTÍCULO 2° bis.- La Autoridad Aeronáutica Nacional, ejercida por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), establecerá o dictará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización.

Para ello, salvo que corresponda que tales normas sean establecidas por la autoridad competente de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Autoridad Aeronáutica Nacional se encuentra facultada a regular los lineamientos necesarios para la implementación de los Anexos Técnicos de los Convenios Internacionales sobre la materia de su competencia y otorgar exenciones al cumplimiento de los requisitos reglamentarios, siempre que se encuentre garantizada la seguridad operacional. Dicha Autoridad deberá establecer las condiciones para su evaluación y publicación.

ARTÍCULO 2° ter.- La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá delegar en personas

humanas o jurídicas las funciones relativas a las evaluaciones y certificaciones médicas aeronáuticas y su fiscalización, las certificaciones y aprobaciones de aeronavegabilidad y operaciones, la expedición de certificados de idoneidad y la evaluación del mantenimiento de las condiciones para continuar contando con certificados de idoneidad y su fiscalización, así como también la fiscalización de los aeródromos, de los servicios aeroportuarios y de los servicios de navegación aérea, garantizando la seguridad operacional.

A tal fin establecerá las condiciones de idoneidad y requisitos que deberán acreditar, como también los procedimientos a través de los cuales se fiscalizará el ejercicio de la encomienda realizada.

(Artículo sustituido por art. 182 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)
(Artículo incorporado por art. 1° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)
(Artículo incorporado por art. 2° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)



TÍTULO II

CIRCULACIÓN AÉREA

Artículos 3º a 24

CAPÍTULO I

Principios generales

ARTÍCULO 3°. El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el espacio aéreo argentino, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

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

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

(Artículo sustituido por art. 183 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 4°. Las aeronaves deben partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en casos de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.

Las aeronaves privadas que no estén destinadas a servicios de transporte aéreo regular o las que realicen transporte exclusivamente postal, pueden ser dispensadas de la obligación que prescribe este artículo, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 5°. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario.

El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.

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

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

ARTÍCULO 8°. La actividad aérea en determinadas zonas del territorio argentino, puede ser prohibida o restringida por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

ARTÍCULO 9°. El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad del vuelo, ser reglamentado por la autoridad aeronáutica.

En ningún caso se autorizar el transporte de elementos peligrosos en aeronave que conduzcan pasajeros, salvo el material radiactivo, que podrá ser transportado conforme a las reglamentaciones que dicte la autoridad competente y sujeto a su fiscalización.

ARTÍCULO 10. Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva.

Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

ARTÍCULO 11. Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos radioeléctricos para comunicaciones y éstos poseerán licencia expedida por la autoridad competente. La autoridad aeronáutica determinará qué aeronaves podrán ser exceptuadas de poseer dicho equipo.

ARTÍCULO 12. La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo.

La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá detener o impedir el vuelo de una aeronave o circulación aérea que no reúna las condiciones exigidas por la ley o por los reglamentos aplicables o por las demás normas que dicte dicha autoridad aeronáutica.

Los explotadores, así como las entidades públicas y privadas del ámbito aeronáutico, están obligados a permitir y facilitar a la Autoridad Aeronáutica Nacional el cumplimiento de sus funciones, las que se llevarán a cabo a través de inspectores debidamente identificados.

(Artículo sustituido por art. 3° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

CAPÍTULO II
Protección al vuelo

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

(Artículo sustituido por art. 184 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

CAPÍTULO III

Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino

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

ARTÍCULO 16. La entrada al territorio argentino de aeronaves públicas o privadas, pertenecientes a pases vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustará a las cláusulas de dichos acuerdos.

ARTÍCULO 17. La autoridad aeronáutica podrá disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves extranjeras, privadas o públicas, cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, o de vuelos que respondan a razones sanitarias o humanitarias.

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

(Artículo sustituido por art. 185 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 19. Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados de idoneidad aceptados por la autoridad aeronáutica argentina o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

ARTÍCULO 20. Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional o de un aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización.

Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo o aeropuerto internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

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

Dichas aeronaves podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, la que indicará ruta a seguir y aeródromo de fiscalización.

(Artículo sustituido por art. 186 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 22. Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo o aeropuerto internacional o del aeródromo o aeropuerto designado en el caso del artículo anterior, el comandante o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad competente.

Sin permiso de la autoridad competente, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

ARTÍCULO 23. Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a formalidades de fiscalización de frontera. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir con las disposiciones correspondientes.

En caso de aterrizaje por razones de fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

ARTÍCULO 24. Si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en territorio argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso.



TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA

Artículos 25 a 35

CAPÍTULO I
Aeródromos

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

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

ARTÍCULO 26. Son aeropuertos, aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales.

La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales.

ARTÍCULO 27. Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo.

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

ARTÍCULO 28. Los servicios y prestaciones que no sean los del artículo 13, vinculados al uso de aeródromos públicos estarán sujetos a derechos que abonarán los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder Ejecutivo.

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

Los lugares aptos denunciados no son aeródromos. La operación se realizará siempre bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave que operen en, desde o hacia ellos. (Párrafo incorporado por art. 187 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 29 BIS. Los servicios aeroportuarios en la República Argentina, serán regulados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica reglamentará la prestación de los servicios esenciales aeroportuarios, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados.

Se considera como servicio aeroportuario a todo aquel prestado en el ámbito de un aeropuerto, con excepción de los servicios de navegación aérea tratados en el capítulo respectivo. Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en

general.

(Artículo incorporado por art. 188 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO II
Limitaciones al dominio

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

ARTÍCULO 31. En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea.

ARTÍCULO 32. La autoridad aeronáutica determinar las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como sus modificaciones posteriores.

ARTÍCULO 33. La habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo.

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

(Artículo sustituido por art. 189 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 35. Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que constituyen peligro para la circulación aérea estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.



TÍTULO IV

AERONAVES

Artículos 36 a 75

CAPÍTULO I
Concepto

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

(Artículo sustituido por art. 190 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO II
Clasificación

ARTÍCULO 37. Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

CAPÍTULO III
Inscripción, matriculación y nacionalidad

ARTÍCULO 38. La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matricula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

ARTÍCULO 39. Toda aeronave inscripta en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscripta en un estado extranjero.

ARTÍCULO 40. A las aeronaves inscriptas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación, conforme con la reglamentación que se dicte. Dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

ARTÍCULO 41. Los motores de aeronaves podrán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves. También podrán inscribirse en dicho registro las aeronaves en construcción.

ARTÍCULO 42. Podrá matricularse en forma condicionada toda aeronave, a nombre del comprador, mediante cualquier tipo de contrato, celebrado en el país o en el extranjero, por el cual el vendedor se reserve el dominio de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento del plazo o de la respectiva condición.

También podrá matricularse en forma condicionada toda aeronave, a nombre del tomador, mediante cualquier tipo de contrato, celebrado en el país o en el extranjero, que transfiera la calidad de explotador de la misma.

Para dicha matriculación se requiere que: 1) el contrato se inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves; y 2) se cumplan los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina.

(Artículo sustituido por art. 1° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 43. También podrán ser inscriptas, provisoriamente, a nombre de sus compradores, que deberán cumplir los requisitos exigidos por el artículo 48, las aeronaves argentinas adquiridas en el país por contrato de compra y venta con pacto de reserva de dominio, cuyo régimen legal será el de la condición resolutoria.

ARTÍCULO 44. La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente.

Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente la transferencia a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción y, en su caso, la matriculación y nacionalización definitivas.

CAPÍTULO IV
Registro Nacional de aeronaves

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

(Artículo sustituido por art. 192 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 46. La reglamentación de este código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación.

La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el artículo 48 de este código, producir de oficio la cancelación de su matrícula.

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

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

(Artículo sustituido por art. 193 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO V
Propiedad de aeronaves

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

1) Si se trata de una persona humana, tener domicilio legal en la República;

2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos exceden de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio legal en la República;

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

(Artículo sustituido por art. 194 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 49. Las aeronaves son cosas muebles registrables. Sólo podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves los actos jurídicos realizados por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado.

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

(Artículo sustituido por art. 195 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 196 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO VI
Hipoteca

ARTÍCULO 52. Las aeronaves pueden ser hipotecadas y garantizadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al artículo 41 de este código. Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro. No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme al artículo 42 y

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

(Artículo sustituido por art. 197 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 53. La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se han efectuado.

En el instrumento deberá constar:

1) Nombre y domicilio de las partes contratantes;

2) Matricula y número de serie de la aeronave y sus partes componentes;

3) Seguros que cubren el bien hipotecado;

4) Monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar de pago convenidos;

5) Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1° y 4°, se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre;

6) Si se tratase de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.

ARTÍCULO 54. El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, as como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

A los efectos establecidos en este artículo, los acreedores hipotecarios podrán notificar a los aseguradores, por acto auténtico, la existencia del gravamen.

ARTÍCULO 55. En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido.

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

ARTÍCULO 57. La hipoteca debidamente constituida, toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código.

Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

CAPÍTULO VII
Privilegios

ARTÍCULO 58. Los privilegios establecidos en el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiese inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

ARTÍCULO 59. En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.

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

(Artículo sustituido por art. 198 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 61. Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.

Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes.

ARTÍCULO 62. Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes.

La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que los gastos previstos en el inciso 3° del artículo 60 los hayan beneficiado directamente.

ARTÍCULO 63. Los privilegios se extinguen: 1) Por la extinción de la obligación principal. 2) Por el vencimiento del plazo de dos años desde su inscripción si ésta no fuese renovada. 3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al artículo 58 de este código.

(Artículo sustituido por art. 199 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 64. Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince días siguientes a su descarga.

El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones está terminadas. Este privilegio no requiere inscripción.

CAPÍTULO VIII
Explotador

ARTÍCULO 65. Este código denomina explotador de la aeronave, a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro.

ARTÍCULO 66. El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

ARTÍCULO 67. La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante.

En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

CAPÍTULO IX
Contratos sobre aeronaves.

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

(Artículo sustituido por art. 201 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 69. El locador podrá obligarse a entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de aquélla y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario.

En caso en que el locador de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, su obligación se reduce a hacer entrega de la aeronave, en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación para su utilización. En todos los casos, la obligación del locador comprende también la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario.

ARTÍCULO 70. No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin consentimiento del locador.

CAPÍTULO X
Embargos

ARTÍCULO 71. Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas.

ARTÍCULO 72. La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho.

ARTÍCULO 73. El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave en los siguientes casos:

1) Cuando haya sido ordenado en virtud de una ejecución de sentencia;

2) Cuando se trate de un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave está lista para partir;

3) Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los artículos 42 y 43 de este código.

CAPÍTULO XI
Abandono de aeronaves

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

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

(Artículo sustituido por art. 202 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 75. Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la autoridad aeronáutica podrá proceder a su inmediata remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave son a cargo de su propietario o explotador y están amparados por el privilegio establecido en el artículo 60 inciso 3° de este código.

(Nota Infoleg: Por art. 2° del Decreto N° 5764/1967 B.O. 18/8/1967, se dispone que en los casos en que a juicio de

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



TÍTULO V

PERSONAL AERONÁUTICO

Artículos 76 a 90

ARTÍCULO 76. Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica.

La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren y los requisitos para su obtención serán determinados por la reglamentación respectiva.

Los inspectores de la Autoridad Aeronáutica Nacional, en ejercicio de las facultades de control y fiscalización, podrán, como medida preventiva, suspender las actividades del personal aeronáutico cuando detecten que el mismo no cumple con los procedimientos, disposiciones, directivas o métodos técnicos o con las normas que les son aplicables, o frente a hechos que evidencian el claro deterioro o pérdida de capacidad técnica.

En estos casos, el inspector de la Autoridad Aeronáutica Nacional deberá retener la licencia del personal aeronáutico hasta que se acredite que ha adoptado las medidas correctivas dispuestas por dicha autoridad, conforme a sus manuales de procedimientos.

La retención de la licencia implica la suspensión temporal de las habilitaciones con que contara dicho personal.

Las medidas preventivas no constituyen sanciones y serán de naturaleza temporal.

(Artículo sustituido por art. 4° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)
(Nota Infoleg: Por art. 1° del Decreto N° 1954/1977 B.O. 14/7/1977, se dispone que las certificaciones de idoneidad exigidas por el artículo 76 del Código Aeronáutico se regirán por dicho decreto.)

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

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

ARTÍCULO 78. La autoridad aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo. Cuando lo considere necesario para la seguridad de vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves.

ARTÍCULO 79. Toda aeronave tripulada debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. En las aeronaves no tripuladas el piloto a distancia será el comandante de aquellas.

Las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial.

(Artículo sustituido por art. 203 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 80. En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo.

ARTÍCULO 81. El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad.

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

ARTÍCULO 83. El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial, a ejecutar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados.

ARTÍCULO 84. El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dará mayor seguridad al mismo.

ARTÍCULO 85. El comandante de la aeronave registrar en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitir copia autenticada 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 a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país dará intervención al cónsul argentino.

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

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

ARTÍCULO 88. En todo aeródromo público donde la Autoridad Aeronáutica Nacional lo determine técnicamente como exigencia habrá un jefe designado por aquella.

La normativa técnica pertinente determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo de Jefe de Aeródromo Público y su competencia.

(Artículo sustituido por art. 2° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 89. La autoridad aeronáutica reglamentará las facultades y obligaciones del jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

ARTÍCULO 90. En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estará a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado será comunicado la autoridad aeronáutica.



TÍTULO VI

AERONÁUTICA COMERCIAL

Artículos 91 a 138

CAPÍTULO I
Generalidades

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

(Artículo sustituido por art. 204 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 92. Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro.

El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.

ARTÍCULO 93. El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijados.

ARTÍCULO 94. Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos de la República. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.

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

(Artículo sustituido por art. 205 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 96. Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas.

Excepcionalmente se podrán autorizar la cesión después de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por este código para ser titular de ella.

CAPÍTULO II
Servicios de transporte aéreo interno

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

(Artículo sustituido por art. 206 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 207 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 99. Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las normas aplicables en la materia, estarán sujetas a la reglamentación respectiva, y condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

1) tener domicilio permanente en la REPÚBLICA ARGENTINA;

2) su control y dirección debe estar en manos de personas humanas con domicilio legal en la REPÚBLICA ARGENTINA; y

3) el presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos DOS TERCIOS (2/3) de los directores o administradores deberán poseer domicilio legal en la REPÚBLICA ARGENTINA.

(Artículo sustituido por art. 3° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 100. Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesoria, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en este código y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados.

ARTÍCULO 101. Las sociedades llevarán los libros exigidos por el CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN, por las leyes especiales en la materia y los registros auxiliares que determine la autoridad competente. Asimismo, la autoridad competente podrá efectuar las inspecciones, verificaciones y requerir los informes que estime necesarios para tales fines.

(Artículo sustituido por art. 4° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 102. Los servicios de transporte aéreo regular o no regular serán ejecutados por empresas autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional.

El procedimiento para la tramitación de las autorizaciones será fijado por la autoridad competente de manera eficaz y digitalmente y deberá prever la posibilidad de prórroga de los plazos de estas autorizaciones.

(Artículo sustituido por art. 209 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 103. Las autorizaciones para operar los servicios de transporte aéreo regular o no regular serán otorgadas para operar cualquier tipo de ruta y/o combinación de rutas nacionales, por un período que no excederá los QUINCE (15) años. Dicha autorización será prorrogada automáticamente. Los explotadores de servicios de transporte aéreo interno deberán informar la operación de sus rutas, debiendo ser autorizados por la autoridad competente.

(Artículo sustituido por art. 5° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 104. La operación de una ruta no importa exclusividad. Las autoridades competentes promoverán las reglas de sana competencia, conforme el principio de libertad de mercado.

(Artículo sustituido por art. 6° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

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

(Artículo sustituido por art. 211 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 106. (Artículo derogado por art. 10 del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 107. Las aeronaves afectadas a los servicios aerocomerciales y de aviación general deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica Nacional permitirá la utilización de aeronaves de matrícula extranjera. Cuando esto ocurra la Autoridad Aeronáutica Nacional procurará obtener reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional, con las autorizaciones de ley.

(Artículo sustituido por art. 7° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 108. (Artículo derogado por art. 6° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 109. La información de los itinerarios, frecuencias, capacidad del sistema y horarios, correspondiente a los servicios de transporte aéreo regular interno e internacional, será remitida a la autoridad competente.

(Artículo sustituido por art. 8° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

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

(Artículo sustituido por art. 216 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 111. (Artículo derogado por art. 10 del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

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

orden de la autoridad aeronáutica.

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

El incumplimiento de las obligaciones que establece la autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto a cuenta de la autoridad aeronáutica.

SECCION B: Transporte de pasajeros

(Artículo sustituido por art. 217 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 218 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 114. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de este Código.

Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

ARTÍCULO 115. El billete de pasaje debe indicar:

1) Número de orden.

2) Lugar y fecha de emisión.

3) Punto de partida y de destino.

4) Nombre y domicilio del transportador.

SECCIÓN C

Transporte de equipajes

ARTÍCULO 116. El transporte de equipajes registrados, se prueba con el talón de equipajes que el transportador deberá expedir con doble ejemplar por escrito o digitalmente; uno de éstos será entregado al pasajero y el otro lo conservará el transportador.

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

(Artículo sustituido por art. 219 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 117. El talón de equipajes debe indicar:

1) Numeración del billete de pasaje.

2) Punto de partida y de destino.

3) Peso y cantidad de los bultos.

4) Monto del valor declarado, en su caso.

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

SECCION D: Transporte de mercancías

ARTÍCULO 119. La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador. Debe expresar que se trata de transporte aéreo.

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

(Artículo sustituido por art. 220 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 121. La carta de porte debe indicar:

1) Lugar y fecha de emisión.

2) Punto de partida y de destino.

3) Nombre y domicilio del remitente.

4) Nombre y domicilio del transportador.

5) Nombre y domicilio del destinatario, o en su caso.

6) Clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos.

7) Peso y dimensiones de la mercancía o bultos.

8) Estado aparente de la mercancía y el embalaje.

9) Precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contra reembolso.

10) Importe del valor declarado, en su caso.

11) Los documentos remitidos al transportador con la carta de porte.

12) Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiese convenido.

ARTÍCULO 122. Si el transportador aceptase la mercancía, sin que se hubiese extendido la carta de porte o si ésta no contuviese las indicaciones que expresan los incisos 1° a 7° del artículo precedente, el transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

ARTÍCULO 123. La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones del transporte.

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

SECCION E: Transporte de carga postal

(Sección derogado por art. 221 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 125. (Artículo derogado por art. 221 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 126. (Artículo derogado por art. 221 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 127. (Artículo derogado por art. 221 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO III

Servicios de transporte aéreo internacional

ARTÍCULO 128. Las normas fijadas por este Código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicio al exterior del país.

ARTÍCULO 128 BIS. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará y llevará adelante una política de aviación civil que permita su crecimiento, bajo los principios de la seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros estados.

En el marco de los permisos aerocomerciales internos e internacionales, la República Argentina fomentará entre los operadores aerocomerciales nacionales y extranjeros el libre acceso recíproco a los mercados aerocomerciales y la conectividad internacional y de cabotaje.

(Artículo incorporado por art. 222 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 129. Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de autorizaciones donde se analice la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda, conforme a los principios de libertad de mercado y/o los acuerdos bilaterales o multilaterales suscriptos.

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

(Artículo sustituido por art. 223 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 130. En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

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

(Artículo incorporado por art. 224 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO IV
Trabajo aéreo

ARTÍCULO 131. Para realizar trabajo aéreo, en cualquiera de sus especialidades, las personas humanas o jurídicas deberán obtener autorización previa de la Autoridad Aeronáutica Nacional. Dicha autorización estará sujeta a los siguientes recaudos:

1) reunir los requisitos establecidos en el artículo 48 de este Código para ser propietario de una aeronave;

2) declarar capacidad técnica y económica; y

3) operar con aeronaves de matrícula argentina o con aeronaves de matrícula extranjera. En caso de operar con aeronaves de matrícula extranjera, esta deberá estar sujeta a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional.

(Artículo sustituido por art. 9° del Decreto N° 338/2025 B.O. 20/05/2025 . Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

ARTÍCULO 132. El Poder Ejecutivo establecer las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo conforme a sus diversas especialidades y el régimen de su autorización.

CAPÍTULO V
Fiscalización de actividades comerciales

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

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

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

3) Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultaren de ellos causales que traigan aparejada la caducidad o retiro de la autorización.

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

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

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

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

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

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

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

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

(Artículo sustituido por art. 226 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 134. Los transportadores nacionales están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves, a un funcionario de la autoridad aeronáutica que deba viajar en misión de inspección. La plaza será reservada hasta veinticuatro horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera de él.

CAPÍTULO VI

Suspensión y extinción de las autorizaciones.

ARTÍCULO 135. Las autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo

nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá cancelar la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

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

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

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

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

5) Si la autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 96 de este Código.

6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista por el título X (Seguros) y en el artículo 112.

7) Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este Código y su reglamentación.

8) Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la autorización.

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

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

(Artículo sustituido por art. 228 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 136. En los casos del inciso 4° del artículo precedente, la autoridad judicial que conozca en el asunto deber comunicarlo a la autoridad aeronáutica, para la defensa de los derechos e intereses del Estado.

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

(Artículo sustituido por art. 229 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

CAPÍTULO VII

Subvenciones

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

(Artículo sustituido por art. 230 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)



TÍTULO VII

RESPONSABILIDAD

Artículos 139 a 174

CAPÍTULO I

Daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados

ARTÍCULO 139. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasión el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

ARTÍCULO 140. El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

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

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

ARTÍCULO 142. El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

ARTÍCULO 143. La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o contribuido a causarlo.

ARTÍCULO 144. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a mil (1000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración nacional.

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

ARTÍCULO 145. En el transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a dos (2) argentinos oro por kilogramo de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y

mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a cuarenta (40) argentinos oro de total.

La cotización del argentino oro se realizará en la forma prevista en el artículo 144.

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

ARTÍCULO 146. Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato.

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

ARTÍCULO 147. El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 148. La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme el título del transporte, salvo prueba en contrario.

ARTÍCULO 149. En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres das para los equipajes y de diez das para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega.

En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los diez días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito, dentro de los plazos previstos en los párrafos anteriores.

La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisible toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste.

ARTÍCULO 150. Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje en el último.

El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el billete de pasaje o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las

plazas ocupadas el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento del precio del billete de pasaje.

Artículo 151. El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgar como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos. En este caso, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de transporte de equipaje o mercancías, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último; ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega.

Artículo 152. En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente.

Artículo 153. Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Artículo 154. La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituir una avería común y ser soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

CAPÍTULO II

Daños causados a terceros en la superficie

ARTÍCULO 155. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

ARTÍCULO 156. A los fines del artículo anterior, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

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

ARTÍCULO 158. El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado.

El explotador será responsable solidariamente salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

ARTÍCULO 159. La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

ARTÍCULO 160. El explotador es responsable por cada accidente hasta el límite de la suma equivalente en pesos al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad:

1) 2000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos;

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

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

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

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

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

En caso de concurrencia de daños a personas y bienes la mitad de la cantidad a distribuir se

destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

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

ARTÍCULO 161. Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior, debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada una, de manera de no pasar, en conjunto, los límites antedichos.

ARTÍCULO 162. El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

CAPÍTULO III
Daños causados en transporte gratuito

ARTÍCULO 163. En caso de transporte aéreo gratuito de personas la responsabilidad del transportador será la prevista en el capítulo I de este título.

Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador está limitada por persona dañada, hasta trescientos argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad.

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

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

CAPÍTULO IV
Abordaje aéreo

ARTÍCULO 165. Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave está en movimiento:

1) Cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo;

2) Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz;

3) Cuando se halla en vuelo.

La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión.

SECCION B: Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados

ARTÍCULO 166. En caso de daños causados a aeronaves o a personas y bienes a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a cargo del explotador de ésta.

El explotador no será responsable si prueba que l y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas.

El explotador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este título que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 167. Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves, por los daños a las mismas aeronaves, a las personas y a los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la falta. Si no pudiera determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

ARTÍCULO 168. La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

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

SECCIÓN C

Daños causados a terceros en la superficie

ARTÍCULO 170. En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente en los términos de la sección precedente.

ARTÍCULO 171. Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

ARTÍCULO 172. Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites y en las

condiciones previstas en esta sección, teniendo, quien haya abonado una suma mayor de la que le corresponde, derecho a repetir el excedente.

ARTÍCULO 173. El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje debe, dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber al explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos precedentes. Vencido dicho plazo no podrá ejercitar esta acción.

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



TÍTULO VIII

BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículos 175 a 184

ARTÍCULO 175. Los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves, a requerimiento de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 176. El comandante de una aeronave está obligado a prestar los siguientes socorros:

1) Asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situación de peligro.

2) Salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronaves en peligro.

ARTÍCULO 177. No habrá obligación de prestar socorro cuando est asegurado en mejores condiciones, o su prestación significase riesgos para las personas a bordo, o no hubiesen posibilidades de prestar un socorro útil.

ARTÍCULO 178. En los casos del artículo anterior, quien prestase el socorro sólo tendrá derecho a ser retribuido si ha salvado o contribuido a salvar alguna persona.

ARTÍCULO 179. Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra, o que hayan colaborado en la búsqueda de que trata el artículo 175, o que hayan salvado a alguna persona, tendrá n derecho a ser indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de ésta.

Las indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

ARTÍCULO 180. Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados.

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

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

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

ARTÍCULO 183. Las obligaciones establecidas en los artículos 175 y 176 alcanzan también a las aeronaves públicas. En estos casos, queda a cargo del explotador de la aeronave socorrida el pago de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de la misma, con la limitación establecida en el

segundo párrafo del artículo 179.

ARTÍCULO 184. Las disposiciones del presente título serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.



TÍTULO IX

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Artículos 185 a 190

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

(Artículo sustituido por art. 231 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 186. Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan. La primera autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad competente en materia de investigación técnica de accidentes de aviación, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

(Artículo sustituido por art. 232 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 233 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 234 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 235 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 236 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)



TÍTULO X

SEGUROS

Artículos 191 a 196

Artículo 191. El explotador está obligado a asegurar a su personal, habitual u ocasionalmente con función a bordo, contra los accidentes susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, conforme a las leyes a que se refiere el artículo 87.

Artículo 192. El explotador est obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del título VII. El seguro podrá ser substituido por un depósito, en efectivo o en títulos nacionales, o por una garantía bancaria.

Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros por accidentes al personal contratado en la República o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves, o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

Artículo 193. No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie, en los límites fijados en este Código. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenciones internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

El seguro podrá ser substituido por otra garantía si la ley de la nacionalidad de la aeronave as lo autoriza.

Artículo 194. En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de constituir las seguridades previstas en forma de depósito en efectivo o de garantía bancaria, se considerará que la garantía es suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe por todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los dos tercios del valor de cada aeronave si éstas son dos, o a la mitad, si se trata de tres o más.

Artículo 195. No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidente que se concierten en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicios de transporte aéreo regular. Toda cláusula que así lo establezca es nula.

Artículo 196. Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo.



TÍTULO XI

LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Artículos 197 a 201

ARTÍCULO 197. Declárase materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de:

1) La circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados con éstas.

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

3) El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

ARTÍCULO 198. Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos.

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

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

(Artículo sustituido por art. 237 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 200. En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo en el espacio aéreo argentino , la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación sólo corresponde en caso de:

1) Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales.

2) Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea.

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

(Artículo sustituido por art. 238 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

(Artículo sustituido por art. 239 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)



TÍTULO XII

FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO

Artículos 202 a 207

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

(Artículo sustituido por art. 240 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 203. Toda vez que se compruebe una infracción a este código o a su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la autoridad aeronáutica levantará acta con relación circunstanciada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Cuando en caso de delito deba detenerse a miembros de la tripulación de una aeronave que realice servicios de transporte aéreo, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas para posibilitar la continuación del vuelo.

ARTÍCULO 204. Si durante un vuelo se cometiese algún delito o infracción, el comandante de la aeronave deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje, levantándose acta con las formalidades establecidas en el artículo anterior.

ARTÍCULO 205. La autoridad policial, judicial u otra competente se incautará de los objetos mencionados en el artículo 9° que se encuentren a bordo de aeronaves sin la autorización especial exigida. Si el comiso quedase firme, serán entregados a la autoridad aeronáutica a su requerimiento.

ARTÍCULO 206. En el ejercicio de las facultades que le otorga este código la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarlo, para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

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

ARTÍCULO 207. La autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una operación aérea, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la autoridad aeronáutica.

En todo juicio en que deba disponerse la entrega, custodia o depósito de una aeronave, éstas se efectuarán a favor de la autoridad aeronáutica a su requerimiento, salvo los legítimos derechos de terceros.



TÍTULO XIII

FALTAS Y DELITOS

Artículos 208 a 226

CAPÍTULO I
Infracciones

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

i. Apercibimiento;

ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción;

iii. Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica;

iv. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo;

v. Retiro de las autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales.

Con relación al monto de las Multas se establece:

a. Para las infracciones en el transporte aéreo comercial y no comercial de DIEZ (10) a TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y los antecedentes del infractor.

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

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

d. Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta CINCUENTA (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y los antecedentes del infractor.

La Autoridad Aeronáutica Nacional se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue.

Dicha conducta resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los

efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante.

Se entiende con poder de policía delegado a aquellas personas humanas u organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados.

(Artículo sustituido por art. 5° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL)

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

(Artículo sustituido por art. 242 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 210. La investigación de las faltas o infracciones previstas en este Código y/o en la reglamentación vigente estará a cargo de la autoridad aeronáutica. El procedimiento a seguir ante la comprobación de los hechos será de carácter sumario y escrito, asegurando la existencia de dos instancias y la garantía del debido proceso y derecho de defensa del supuesto infractor.

La autoridad aeronáutica establecerá los aspectos del procedimiento a seguir ante la comprobación o investigación de los hechos, así como la aplicación e imposición de sanciones y sus apelaciones.

Se deberá garantizar el ejercicio de defensa y la debida participación del supuesto infractor desde el principio de las actuaciones, ya sea de manera escrita u oral.

(Artículo sustituido por art. 243 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

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

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

ARTÍCULO 212. Podrá aplicarse inhabilitación definitiva:

1) Cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico;

2) Cuando concurran las circunstancias indicadas en el artículo 223 de este código.

ARTÍCULO 213. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y, como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva o la caducidad de la concesión o retiro de la autorización, según corresponda.

ARTÍCULO 214. Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

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

(Artículo sustituido por art. 244 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

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

CAPÍTULO II
Delitos

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

1) Practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación, mientras se encuentre en vuelo;

2) Por medio de fraude o violencia se apoderase de una aeronave o de su carga o cambiase o hiciese cambiar de ruta a una aeronave en vuelo.

Será reprimido con la misma pena el que cometiese los hechos previstos en los incisos anteriores, mientras se estén realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo.

Si tales actos produjesen accidente o causen lesión o muerte a alguna persona, la pena será de 5 a 25 años de reclusión o prisión.

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

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

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

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

1) El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;

2) El que condujese una aeronave, transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;

3) El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad;

4) El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de 1 a 6 años; si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de 2 a 10 años.

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

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

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

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

En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

ARTÍCULO 226. La inhabilitación será también definitiva cuando en los casos previstos en el artículo 217 el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave.



TÍTULO XIV

PRESCRIPCIÓN

Artículos 227 a 230

ARTÍCULO 227. Prescriben a los seis meses las acciones contra el explotador por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos de los artículos 171 y 172.

Si hubiere juicio, el plazo comenzar a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial. Si no hubiere juicio el plazo comenzar a contarse desde la fecha del pago, pero de todas maneras las acciones prescriben en un plazo máximo de dieciocho meses contados desde la fecha en que se produjo el abordaje.

ARTÍCULO 228. Prescriben al año:

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

2) Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El plazo empieza a correr desde el día del hecho.

Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el da en que pudo tener conocimiento pero no excediendo en ningún caso los tres años a partir del día en que el daño fue causado;

3) Las acciones de reparación por daños en caso de abordaje. El término se cuenta desde el día del hecho.

4) Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última prestación pactada o de la utilización de los servicios y a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte. (Inciso incorporado por art. 1° de la Ley N° 22.390 B.O. 13/2/1981.)

ARTÍCULO 229. Prescriben a los dos años las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que terminaron estas operaciones.

ARTÍCULO 230. La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el capítulo I del título XIII de este código, se cumple a los cuatro años de ocurrido el hecho de la fecha de notificación de la sanción.



TÍTULO XV

DISPOSICIONES FINALES

Artículos 231 a 236

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

(Artículo sustituido por art. 245 del Decreto N° 70/2023 B.O. 21/12/2023)

ARTÍCULO 232. La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será aprobada y autorizada por la autoridad aeronáutica y se ajustará a las disposiciones vigentes al respecto y a las prescripciones contenidas en los convenios sobre la materia, de los que la Nación sea parte.

ARTÍCULO 233. En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los tres meses de la fecha de recepción de las últimas noticias.

ARTÍCULO 234. Considérase aeroclub, toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.

En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades a áreas comerciales complementarias, siempre que tal dispensa:

1) No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados;

2) Los ingresos que se recauden por tales servicios, se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del Aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y circunstancias en que se otorgarán estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria a fin de que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente.

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

ARTÍCULO 235. El Código Aeronáutico entrará en vigencia a los treinta días de su publicación, oportunidad en la cual quedarán derogadas las leyes 13.345, 14.307 y 17.118, los decretos leyes 1.256/57 y6817/63 y toda otra disposición que se le oponga.

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

ONGANIA - Borda - Lanusse.



VEREDICTA LEYES

Código Aeronautico. Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026.

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