

LEGISLACIÓN AERONÁUTICA

ANTECEDENTES

La necesidad de reforma en materia aeronáutica se origina en la exigencia de adecuar la legislación aeronáutica a la Constitución Nacional. En efecto, el código anterior data de 1.954 y estaba inspirado en la constitución de 1.949 que fue sustituida en 1.956 por la de 1.853 y sus modificaciones.

Era del espíritu de la constitución de 1.949 que los servicios públicos pertenecieran originalmente al estado y bajo ningún concepto podían ser enajenados o concedido para su explotación.

En 1.956, al cambiarse la política aeronáutica se dicta el decreto ley N° 12.507 que autoriza la actividad privada en la explotación de servicios de transporte aéreo nacionales e internacionales, construcción y explotación de aeródromos públicos.

En 1.957 el decreto ley N° 1.256 dicta las normas que posibilitan la intervención del capital privado en el negocio aeronáutico.

Desde entonces se hizo necesario adecuar el código a la nueva política aeronáutica, sucediéndose los proyectos:

- a) Anteproyecto de 1.957 y proyecto definitivo en 1.958 de “Ley de Aeronáutica Civil” preparado por la Dirección Nacional de Aviación Civil.
- b) Proyecto del Senado de la Nación, sobre la base del anterior, que fue definitivamente redactado por otra comisión en 1.961.
- c) Proyecto del Instituto de Derecho Comercial y de la Navegación de la Facultad de Derecho de Buenos Aires en 1.961, etc.

Finalmente, en 1.966 la Secretaria de Justicia designó una comisión que, sobre la base de los trabajos anteriores, dio lugar el texto que rige en la actualidad como Ley 17.285, desde mayo de 1.967.

DENOMINACIÓN

La denominación del texto legal en vigencia es “Código Aeronáutico”. Algunos habían propuesto sustituirlo por el de “Ley de Aeronáutica Civil”, lo cual pareció obtener especial preferencia en las iniciativas registradas entre los años 1.950 a 1.9563.

Pero prevaleció la primera porque, a criterio de sus redactores, desde el punto de vista legal la palabra código abarca todas las soluciones y problemas que, relacionados entre sí, se refieren a una especial actividad del hombre, en tanto que la palabra ley pueda referirse a una actividad en general o a un aspecto parcial de ella.

Así, el cuerpo legal que hoy nos rige constituye el conjunto de reglas orgánico, completo, homogéneo, sistemáticamente dividido y coordinado, relativo a la aeronáutica civil.

GENERALIDADES

Establece que el Código rige la aeronáutica civil (conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y publicas, excluidas las militares), en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales (debería decir “territoriales” porque sobre estas existe soberanía), y el espacio aéreo que los cubre.

Espacio aéreo es el que posee aire (atmósfera) que permita la sustentación por flotación o reacción del aire de una aeronave.

Técnicamente, el límite del espacio aéreo es el punto en el cual por ausencia de aire a una aeronave no puede sostenerse.

Este límite (techo aeronáutico) puede ser fijado arbitrariamente en los 11,2 Km. Desde el nivel del mar (distancia que se toma teniendo en cuenta el punto en el cual un satélite artificial puede dar una vuelta a la tierra sin ser atraído por la fuerza de gravedad).

Mas allá del espacio aéreo se encuentra lo que se denomina espacio aéreo exterior. O sea, que tendríamos:

- Espacio exterior
- Límite (techo aeronáutico)
- Espacio aéreo

Hasta ahora el límite no se estableció en el ámbito del derecho internacional. Igual posición adoptó nuestro código, que se abstiene de definir qué debe entenderse por espacio aéreo.

Algunos juristas sostienen que el espacio exterior no es absolutamente libre, sino que estaría bajo la jurisdicción de todos los estados con fin de proteger la comunidad, la regulación del espacio ultraterrestre debería, entonces apuntar a los fines pacíficos de su utilización.

Es decir, que el límite del espacio aéreo lo constituye la ausencia de atmósfera y, en consecuencia, donde no hay atmósfera no hay espacio aéreo ni aeronáutica civil.

CIRCULACIÓN AÉREA

Principios generales:

La circulación aérea es el desplazamiento gobernado de una aeronave en el aire.

El principio fundamental es que el despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves (solo las de matriculas nacional, porque las extranjeras necesitan autorización previa) es libre en el territorio argentino, siempre que no existan limitaciones derivadas de la legislación vigente, y que las aeronaves deben partir o aterrizar en aeródromos públicos o privados, salvo casos específicamente enumerados por el código, aunque nadie, en razón de un derecho de propiedad, puede oponerse al paso de una aeronave.

El poder ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea y la actividad aérea, por razones de:

- Defensa Nacional.
- Intereses Públicos.
- Seguridad de Vuelo (causas militares, climáticas, etc.).

Se establece la obligación que las aeronaves argentinas para volar, deben estar provistas de:

- Certificado de matriculación.
- Certificado de aeronavegabilidad.
- Los libros de a bordo.

Si correspondiere, también deben poseer licencia del equipo radio electrónico.

Se determina las competencias de las autoridades para verificar (control de seguridad) aeronaves, tripulaciones, personas y cosas transportadas.

Protección al vuelo

La protección al vuelo será prestada por el Estado Nacional en forma exclusiva, porque es un servicio público (principio fundamental de reserva por el Estado, que excluye a las provincias porque la unidad es necesaria por razones técnicas y de seguridad.

La planificación, habilitación, contralor y ejecución de los servicios estarán a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica, aunque por razones de utilidad publica podrá efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquellos.

La autoridad aeronáutica fue hasta octubre de 1.968 la Dirección Nacional de Aviación Civil. En esa fecha reemplazada por la Dirección Nacional de Transporte Aéreo.

Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino

Se establece como condiciones para el ingreso las siguientes:

- a) Para aeronaves públicas extranjeras; la autorización previa de Poder Ejecutivo.
- b) Para aeronaves privadas extranjeras; el permiso previo de la autoridad aeronáutica.

En ambos casos, la autoridad aeronáutica podrá disponer excepciones, cuando se trata de:

- a) Operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento
- b) Razones sanitarias o humanitarias.

Se establece para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves extranjeras deben estar provistas de la siguiente documentación:

- a) Certificado de matriculación
- b) Certificado de aeronavegabilidad
- c) Libros de abordó
- d) Licencia del equipo radioeléctrico
- e) Certificados de idoneidad de todo el personal de abordó, aceptamos por la autoridad aeronáutica argentinos o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

Es otro principio fundamental que las aeronaves que lleguen al exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o a partir de un aeródromo o aeropuerto internacional. Pero en atención a razones de interés de nuestro propio país, se prevé la posibilidad de autorizar las operaciones desde un aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica y donde se cumplan las formalidades de fiscalización correspondientes a la policía, aduana y sanidad durante el periodo de autorización.

INFRAESTRUCTURA

Aeródromos:

Dentro de la infraestructura (conjunto de instalaciones o bienes y servicios que desde la superficie sirven las necesidades la actividad aeronáutica, posibilitando la práctica y llegada aeronaves, controlando y aumentando la seguridad de los vuelos), son aeródromos el primer aspecto importante de tener en cuenta, además de la protección al vuelo, los servicios de control, la asistencia mecánica y el apoyo radioeléctrico.

En general puede señalarse que además de los aeródromos (fijados en el itinerario), el piloto tiene en cuenta:

- a) Los aeródromos de alternativa, a los que acude en caso de presentarse inconvenientes en el fijado (Falta de plafond, entre otras causas)
- b) Los campos de fortuna, que pueden constituirlo toda superficie que permita un aterrizaje forzoso (ruta, planicie, etc.)

Ateniéndonos a la nomenclatura legal, definimos como:

- a) Aeródromo publico: los destinados al uso publico.
- b) Aeródromo privado: todo aeródromo que no sea publico, con independencia de la calidad del propietario. Solo se tiene en cuenta para determinar su carácter la afectación.
- c) Aeropuertos: aeródromos públicos que cuentan con: servicios, o intensidad de movimiento aéreo, que justifiquen tal denominación. O sea, que son dos los elementos que posibilitan la calificación.
- d) Aeródromo o aeropuerto internacional: son los aeródromos públicos o aeropuertos que están destinados a la operación de aeronaves provenientes del extranjero o con destino al mismo, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros.

Cualquiera sea la clase de aeródromo, solo puede funcionar con previa habilitación de la autoridad aeronáutica.

Limitaciones al dominio:

El ejercicio de la actividad aeronáutica en condiciones aceptables de seguridad ha hecho necesario la imposición a los propietarios de la superficie de ciertas obligaciones

Esas obligaciones se refieren a que en las superficies de despeje y su proyecto vertical no puede instalarse construcciones o plantaciones que signifiquen riesgo para la aeronavegación.

También es obligación de los propietarios el señalamiento de los obstáculos que signifiquen peligro para la circulación.

La habilitación de todo aeródromo esta supeditada a la eliminación previa de las construcciones o estructuras de cualquier naturaleza que signifiquen riesgo para la aeronavegación

AERONAVES

Concepto:

La definición del código es restringida porque existe tres requisitos: Sustentación, Circulación (capaz de tener una dirección o gobierno), o sea, desplazamiento gobernado, y que estén destinadas al transporte de personas o cosas.

El código establece que se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aparatos para transportar personas o cosas.

Analizando la definición de nuestro código se ve que es restringida también en lo referente al espacio donde debe actuar: espacio aéreo. Así, sin un vehículo destinado al transporte de personas o cosas, no se desenvuelve en el espacio aéreo (es decir, el atmosférico), sino en el espacio exterior (donde no hay atmósfera)

Clasificación:

- a) Públicas: Las destinadas al servicio o uso del poder publico.
- b) Privadas: las demás, aunque pertenezcan al estado.

Entre las primeras, se encuentran las destinadas a: policía, aduana y sanitarias. También las militares, pero estas están exceptuadas del régimen del código

Es un sistema de clasificación funcional o de afectación, sin interesar quien es el dueño, o sea, que no es la calidad del propietario lo que determina la clasificación sino el fin específico a que se las destina.

Aplicando esta idea, tenemos que:

- a) Aerolíneas Argentinas: si bien era una empresa del Estado, y las aeronaves son de su propiedad, desarrolla una actividad privada y sus aeronaves son privadas.
- b) CAME (Correo Aéreo Militar Exterior): realiza vuelos esporádicos irregulares y además de su función específica fomenta actividades culturales. No cobran tarifas y tienen matrícula militar, siendo tripuladas por militares. Están limitadas a uso del poder público y son públicas.
- c) LADE (Líneas Aéreas del Estado): tienen como misión realizar el servicio de transporte dentro de puntos que necesitan fomento o creación de un mercado y que no tengan otro medio de comunicación mejor. No tienen un exclusivo fin comercial, aunque sus tarifas son fijas. Sus aeronaves tienen matrícula militar y están comandadas por militares que utilizan sus vuelos como entrenamiento.

En definitiva, se ha entendido que la afectación de la aeronave debe prevalecer sobre su matrícula y tripulación: al estar la aeronaves afectadas al transporte aéreo comercial, son privadas.

Inscripción, matriculación y nacionalidad.

La nacionalidad argentina se adquiere por inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, que cancela toda nacionalidad anterior.

A su vez, la nacionalidad argentina se pierde por inscripción en el Registro de algún otro Estado.

El art. 40 del C.A. dispone que a las aeronaves inscriptas en el Registro se les asignarán marcas distintivas que se ostentarán en el exterior de las aeronaves, relativas a:

- La nacionalidad argentina
- La matriculación

Las marcas asignadas en los registros de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), son para la Argentina:

- a) Para las aeronaves privadas: LV

b) Para las aeronaves públicas: LQ

A estas letras siguen separadas con un guión, las marcas de matrícula.

Puede inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves también: los motores de aeronaves y las aeronaves en construcción, así como la compraventa a favor del comprador, de manera provisoria, por existir pacto de reserva de dominio a favor del vendedor, hasta el pago total del precio de venta, transportándose de aeronaves argentinas adquiridas en el país y de aeronaves de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad, adquirida por un contrato celebrado en el extranjero.

Registro Nacional de Aeronaves y Propiedades de aeronaves.

La inscripción en el Registro es indispensable para aquellos actos que modifiquen el título del propietario y el explotador.

Las anotaciones a registrarse en el Registro se enumeran en el art. 45

Para que los actos tengan validez entre las partes no se requieren la inscripción en ningún caso. En cambio, la transferencia de dominio de las aeronaves, hipotecas, contratos de locución y todo hecho o acto que altere la situación jurídica de estas, solo producirán efectos contra terceros si están inscriptos en el Registro.

El Registro es público. Se puede obtener copia certificada de las anotaciones del registro, solicitándola a la autoridad encargada del mismo, o sea, el Comando general de la Fuerza Aérea.

Los requisitos del propietario para matricular una aeronave argentina son:

- a) Si es persona física, tener domicilio en la República.
- b) Si hay copropiedad, la mayoría de los condóminos cuyos derechos exceden la mitad del valor de la aeronave, deben tener su domicilio real en la República.
- c) Si se trata de una sociedad, estar constituidas según las leyes del país y tener su domicilio legal en la República.

En cuanto a su naturaleza jurídica, el código dispone que las aeronaves son cosas muebles registrable.

Una de las clasificaciones tradicionales de los bienes es la que se hace teniendo en cuenta su movilidad o inmovilidad física, así son muebles o inmuebles, respectivamente.

Moderadamente, ha surgido una tercera categoría: bienes registrables, que se hace teniendo en cuenta, no ya su movilidad o inmovilidad física, sino las necesidades de inscripción en un registro (necesidad que surge de la importancia económica de los bienes en cuestión).

Hipoteca

Pueden hipotecarse:

- a) La aeronave en todo o en sus partes indivisa.
- b) Las aeronaves en construcción.
- c) Los motores de aeronaves, en cuyo caso el deudor debe notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se hará de ellos.

La hipoteca se constituye por instrumento público o privado debidamente autenticado, en el que deben existir las constancias mencionadas en el art. 53

Las aeronaves y los motores de aeronaves no pueden ser prendados.

Los acreedores hipotecarios pueden hacer efectivos sus créditos sobre los materiales y efectos que se recuperen o sobre el producido, en caso de destrucción o sobre el producido, en caso de destrucción o inutilización de las aeronaves

Privilegios

Tendrán privilegio sobre las aeronave:

- a) Gastos de justicia que benefician al acreedor hipotecario.
- b) Créditos por derechos de utilización de aeródromos.
- c) Créditos provenientes de búsqueda, asistencia y salvamento.
- d) Crédito por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino para continuar el viaje.
- e) Salarios de la tripulación por el último mes de trabajo.

Explotador

Es el eje de toda actividad aeronáutica.

Es quien utiliza la aeronave legítimamente, por cuenta propia, aún sin fines de lucro. Se destaca el uso legítimo de la aeronave, porque el que sin derecho se apropia de una aeronave no es explotador de ella, aunque la use.

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

La inscripción del contrato en el registro libera al propietario de las responsabilidades propias del explotador, pero si no se ha inscripto, ambos (propietario y explotador), responden solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

4. Locución de aeronaves

Produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario, o sea, que se transfiere:

Uso goce por tiempo determinado.

Tendencia de la aeronave.

Existen 2 tipos de contratos de locución, según se trate de:

- 1) Aeronaves a casco desnudo o seco: Las obligaciones del locador son:
 - a) Entregar la aeronave en lugar y tiempo convenidos.
 - b) Entregar la documentación necesaria para su utilización.
 - c) Mantener el estado de aeronavegabilidad de la aeronave hasta el fin de la vigencia del contrato, salvo culpa del locatario.
- 2) Aeronaves armadas y equipada: Las obligaciones del locador son las mismas que en el caso anterior, agregándose una mas: entregar la aeronave armada y equipada cuando la conducción técnica de ella y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario.

Queda prohibido ceder la locución o subalquilar, sin consentimiento del locador.

Embargo

Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, salvo las públicas, el que se hace efectivo por las anotación en el Registro Nacional de Aeronaves.

El embargo provoca la inmovilización de la aeronave, en los siguientes casos:

- a) Embargo ordenado en virtud de una ejecución de sentencia.

- b) Embargo por crédito para la relación del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir.
- c) Crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa.

Abandono de aeronaves:

El último capítulo se refiere al abandono de las aeronaves a favor del Estado Nacional.

PERSONAL AERONÁUTICO

Se distinguen dos grandes grupos:

- a. Aeronavegantes o gente de aire: Es el que integra la tripulación.
- b. No navegante o de superficie: Es el que desde tierra colabora con la operación.

A ambos se les exige certificado de idoneidad o su reválida o convalidación.

La autoridad aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación.

Respecto al personal aeronavegante (1er grupo), se destaca la figura del comandante, es decir, un piloto habilitado para conducir toda aeronave, quien tiene poder general de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros y la obligación de permanecer en su puesto en caso de peligro, cuya relación con el explotador se rige por leyes laborales.

Asimismo, tiene los siguientes derechos: de comprar lo necesario para el viaje y de arrojar durante el vuelo, mercancías o equipajes, para la seguridad del vuelo.

Tiene función de:

- Policía de seguridad pues debe verificar la aeronavegabilidad del aparato antes del vuelo.
- Registrar y notariales, pues registrar nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos o celebrados a bordo.

Respecto del personal de superficie (2do grupo), se destaca el jefe (en aeródromos públicos) y el encargado (en aeródromos privados)

AERONÁUTICA COMERCIAL

Generalidades

El concepto de aeronáutica comercial comprende:

- a. Servicio de transporte aéreo: es el traslado en aeronaves de personas o cosas de un aeródromo a otro.
- b. Servicio de trabajo aéreo: es toda actividad comercial aérea, con excepción del transporte.

Se define por exclusión, por la variedades de actividades que comprende. Ejemplo de trabajos aéreo: elevamiento topográfico, publicidad y fumigación.

El transporte aéreo puede ser:

- a. Regular o no regular, según se realice con sujeción a itinerarios prefijados, o sin ellos, respectivamente.
- b. Interno (si se realiza entre dos o más puntos de la República) o internacional (si se realiza 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).

La autorización o concepción previa, son requisito esencial para la explotación de toda actividad comercial aérea, las que, una vez otorgadas no pueden ser cedidas, salvo excepción.

Servicios de transporte aéreo interno

Sección “A”: Explotación.

Sección “B”: Transporte de pasajeros.

Sección “C”: Transporte de equipajes.

Sección “D”: Transporte de mercancías.

Sección “E”: Transporte de carga postal.

Los servicios de transporte aéreo interno comprenden; los de:

- a. Pasajeros: Se comprueba con el billete de pasaje.
- b. Equipaje: Se prueba con el talón del equipaje.
- c. Mercancías: Se prueba con la carta de porte.

- d. Carga postal: La obligatoriedad de este transporte se limita a los servicios de transporte aéreo regular.

Servicios de transporte aéreo internacional

Se determinan que las normas para el servicio interno son aplicables para el servicio internacional de empresas argentinas.

En cuanto a las empresas extranjeras podrán realizar servicios de conformidad a convenios o acuerdos internacionales ñeque la nación sea parte o mediante autorización previa del poder ejecutivo, el que para tramitar las solicitudes establecerá un régimen de audiencia pública.

Los itinerarios, frecuencias, horarios y tarifas, deberán ser sometidos a la autorización previa de la autoridad aeronáutica.

Transporte aéreo

Para realizarlo las personas o empresas deberán obtener autorización de la autoridad aeronáutica, sujeta a los siguientes recaudos:

- a. Reunir los requisitos establecidos para ser propietario de aeronaves.
- b. Poseer capacidad técnica y económica, de acuerdo con la especialidad de que se trate.
- c. Operar con aeronaves argentinas.

La autoridad aeronáutica, por excepción, puede dispensar del cumplimiento de los requisitos a) y c), cuando no existan en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Inspección

Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a inspección por la autoridad aeronáutica.

Extinción de las concesiones y autorizaciones

Se extinguen al vencimiento del termino por el que fueron otorgadas o por el retiro por la autoridad pertinente, en los casos determinados por el código.

Subvenciones

El poder Ejecutivo podrá (si lo considera oportuno y necesario) subvencionar los servicios de trabajo aéreo que sean de interés con el objeto de cubrir el déficit de una sana explotación.

RESPONSABILIDAD

Daños causados a pasajeros, equipaje o mercaderías transportados

Daños causados a terceros en la superficie

a) Responsabilidad por el transporte de pasajeros: El transportador es responsable en los siguientes casos:

- Por muerte o lesión corporal de un pasajero
- Daño por retraso

b) Responsabilidad por el transporte de equipajes y mercancías. El transportador es responsable en los siguientes casos:

- Destrucción, pérdida o avería.
- Daño por retraso.

En todos los supuestos, hay:

- ❖ Eximición de responsabilidad: en caos de fuerza mayor o caso fortuito.
- ❖ Eximición o atenuación de responsabilidad: en caso de culpa de la víctima.

Existen también limites de responsabilidad, salvo en caso de dolo del transportador, y nulidad de todas las cláusulas que tiendan a eximir de responsabilidad al transportador.

c) Responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie:

La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación si prueba que los daños provienen de; cualquiera de los siguientes causas:

- Una aeronave en vuelo.
- Persona o cosa caída o arrojada de una aeronave.
- Ruido anormal de una aeronave.

En todos los supuestos, hay:

- ❖ Eximisión de responsabilidad: si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los originó.
- ❖ Eximisión o atenuación de responsabilidad: en caso de culpa del damnificado.

Existen también límites en la determinación del monto de la responsabilidad basados en el peso de la aeronave salvo en caso de dolo del explotador.

Daño causados en transporte gratuito

Se establece el régimen de responsabilidad (art. 163 y 164)

Abordaje aéreo

Sección “A”: Concepto

Es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento (noción más amplia que la de aeronave en vuelo).

Sección “B”: Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados.

Sección “C”: Daños causados a terceros en la superficie.

Responsabilidad por daños causados a aeronaves, personas y bienes a bordo o embarcados:
Hay que distinguir dos casos según exista:

Culpa de una aeronave: es responsable el explotador, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Concurrencia de culpa: cada explotador responde en proporción a la gravedad de la falta. Si no puede determinarse, la responsabilidad es solidaria.

Responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie: Los explotadores son responsable solidariamente. Existen límites de responsabilidad, basados en el peso de la aeronave.

BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Se refiere a la obligación por parte de explotadores y comandantes, prestar colaboración para la búsqueda, a requerimiento de la autoridad aeronáutica y a la obligación del comandante a prestar los socorros de asistencia y salvamento de aeronaves y personal, salvo excepciones.

También determina la indemnización y remuneración en caso de prestar asistencia, que recibirán los explotadores.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

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

SEGUROS

El explotador está obligado a asegurar a:

- a. El personal a bordo, habitual u ocasional, contra los accidentes susceptibles de producirse en cumplimiento del servicio.
- b. Los daños que ocasione a las personas o cosas transportadas y a terceros en la superficie.

LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Se declara que es materia de legislación nacional los concerniente a la regulación de:

- a. La circulación aérea en general.
- b. El otorgamiento de títulos habilitantes al personal aeronáutico.
- c. La matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- d. El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

También dispone la competencia de los tribunales para juzgar los actos, hechos o delitos cometidos en aeronaves, determinando en que casos corresponde la aplicación de la leyes de la Nación, según se trate de:

- a. Aeronave privada argentina en vuelo sobre territorio argentino o extranjero.
- b. Aeronave privada extranjera en vuelo sobre territorio argentino.
- c. Aeronave publica extranjera en vuelo sobre territorio argentino.

FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO

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

REGIMEN DE FALTA Y DELITOS AERONÁUTICOS

FALTA

El código aeronáutico trata en el título XIII, capítulo I, de las Faltas (arts. 208 a 216).

Las infracciones, serán determinadas por el Poder Ejecutivo.

Las reglamentación a que se refiere el código se encuentra establecidas por el decreto N° 2352/1983 del Poder Ejecutivo Nacional, que enumera los diversos hechos que configuran infracciones.

Sanciones aplicables: Las infracciones serán sancionadas con (C.A. art. 208, 211, 212;decr. 2352/1983 arts. 1, 9, 10 y 11):

- I. **Apercibimiento** (es un llamado de atención)
- II. **Multa** (sanción de carácter pecuniario)
- III. **Inhabilitación** (si el infractor es titular de certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto a la cual cometió infracción, distinguiéndose las siguientes clases a la cual cometió infracción, distinguiéndose de las siguientes clases y casos:
 - a) **Temporarias** con carácter preventivo, por un termino no mayor de 30 días, concurriendo estos requisitos:
 - Se acredite la existencia de una infracción aeronáutica.
 - Surja “prima facie” la responsabilidad del imputado.
 - Se suponga pueda existir riesgo para las personas o cosas, de permitirse que el presunto imputado continúe ejerciendo actividades aeronáuticas.
 - b) **Temporaria**, hasta cuatro (4) años.
 - c) **Definitiva**, cuando:
 - El infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutica.

- Cuando su aeronave se 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.

IV Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones, acordadas para la explotación de servicios aerocomerciales de transporte o de trabajo aéreo.

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Ministerio de Obras y Servicios Públicos: Le corresponde lo relacionado con los aspectos técnicos no aeronáuticos, económicos y financieros del transporte aéreo comercial.

Comando en Jefe de las Fuerza Aérea: Le corresponde con lo relacionado con los demás aspectos aeronáuticos, La Resolución 76/72 del Comando General de Fuerza Aérea establece que las únicas autoridades facultadas para imponer sanciones por falta aeronáuticas en el ámbito de la Fuerza Aérea son:

- Presidente de la Junta de investigaciones de Accidentes de Aviación Civil.
- Jefe de la región Aérea.
- Director de Fomento y Habilitación.

REINCIDENCIA

Concepto: Se considerara reincidente a la persona que, dentro de los 4 últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

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

PROCEDIMIENTO

Será sumario en forma rápida y actuado, asegurando dos instancias y el derecho de defensa de las partes.

El agente facultado por la autoridad de aplicación, al comprobar la existencia de una infracción procederá a labrar el acta correspondiente.

Las Actas así labradas deben elevarse dentro de las 48 horas de ocurrido el hecho acompañadas de todo otro antecedente que facilite la comprobación del hecho y con los

elementos de juicio imprescindibles para juzgarlo (copias de libros de guardia o copia de grabaciones, partes meteorológicos, etc.).

La autoridad aeronáutica designara un instructor que hará la investigación.

A los fines de oír al imputado, el instructor podrá tomarle declaración personal sobre los hechos cuya responsabilidad de le atribuyen o remitirle el “Formulario de imputación y descargo”, para que le conteste dentro de plazo de diez días hábiles y efectúe el descargo que haga a su derecho y ofrezca la prueba de que intente valerse.

Las siguientes etapas del procedimiento son:

- a. Producción de las medidas de prueba.
- b. Cierre de las actuaciones por el Instructor.
- c. Elevación de las actuaciones a la Autoridad que designó al instructor, con informe explicativo, emitiendo opinión sobre la forma de resolver el caso.
- d. Resolución de las actuaciones por acto administrativo.
- e. Notificación al infractor de la resolución.
- f. Procedencia del recurso de apelación contra esa resolución, dentro de los diez días de notificada la resolución.
- g. Pronunciamiento (definitivo en la vía administrativa) de la autoridad que interviene en grado de apelación, el Comando de Regiones Aéreas, previo dictamen de la Asesoría Legal de su dependencia.
- h. Procedencia del recurso ante la justicia nacional en lo contencioso administrativo, una vez agotada la vía administrativa solo en los casos previstos por el Código Aeronáutico.

DELITO

Código Aeronáutico

El capítulo II, del Título XIII del Código Aeronáutico legislaba lo que se denominaba delito aeronáutico. Todos los artículos de este capítulo fueron derogados por la ley 20.509 y han sido incorporados al Código Penal.

Nociones del Código Penal Ley N° 21.338

Aplicabilidad de las Normas del Código Penal:

El art. Del Código Aeronáutico establece en su segundo párrafo que “Las normas del libro 1° del Código Penal se aplicarán a las faltas y delitos previstos en este Código, en cuanto sean compatibles”.

Se trata de las disposiciones de carácter general que se refieren a las penas, la imputabilidad, el concurso de delito, etc. Cuya vinculación con el régimen respectivo que establece el Código Aeronáutico es evidente.

Por su parte, el código Penal; dispone:

- a) Abandono de Personas: El que pusiere en peligro la vida o la salud de otro, sea colocándolo en situación de desamparo, sea abandonando a su suerte a una persona incapaz de valerse y a la que deba mantener o cuidar o a la que el mismo autor haya incapacitado, será reprimido con prisión de 6 meses a 3 años. La pena será de reclusión o prisión de 3 a 6 años, si a consecuencia del abandono resultare un grave daño en el cuerpo o en la salud de la víctima. Si ocurriere la muerte, la pena será de 3 a 10 años de reclusión o prisión (art. 106)
- b) Abandono de Servicio: Será reprimido con prisión de 6 meses a 3 años, si el hecho no importare un delito mas severamente penado, los conductores, comandantes, capitanes, pilotos, mecánicos y demás personal técnico de un tren, de una aeronave o de un buque , que abandonare sus puesto durante sus servicios respectivos antes del termino del viaje (art. 195).
- c) Acto Contra la Seguridad de un Aeronave: Será reprimido con prisión de 2 a 8 años el que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave, y aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para la seguridad común. La pena se agrava, si el hecho:
 - Produjere naufragio, varamiento o desastre aéreo.
 - Causare lesiones leves a alguna persona.
 - Ocasionare lesiones graves o gravísimas a alguna persona.
 - Ocasionare la muerte a alguna persona.
 - Fuere la causa inmediata de la muerte o lesiones gravísimas de alguna persona y se hubiere realizado con fines subversivos (art. 190)
- d) Imprudencia o Negligencia: En el cumplimiento de un servicio:
El que por imprudencia o negligencia causare un naufragio o accidente aéreo, será reprimido con prisión de 6 meses a 2 años. Las penas se agrava, si del hecho resultare muerte, lesiones graves o gravísimas para alguna persona (art, 192).

- e) Funcionamiento de los Transportes y Servicios Públicos: El que sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación ... será reprimido con prisión de 6 meses a 3 años (art. 194).
- f) Accidente Aéreo Culposo: El que, por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión, causare un naufragio o accidente aéreo, será reprimido con prisión de 6 meses a 2 años. La pena se agrava si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona (art. 196).
- g) Piratería: Será reprimido con reclusión o prisión de 3 a 15 años:
- Actos de depredación o violencia: El que practicare algún acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo, o contra personas o cosas que en ella se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida (art. 198 inc. 2°)
 - Entrega a piratas: El que, en convivencia con piratas, les entregare un buque o aeronave, su carga o lo que perteneciere a su pasaje o tripulación (art. 198 inc. 4°)
 - Equipamiento para la piratería: El que, por cuenta propia o ajena, equipare un buque o aeronave destinado a la piratería (art. 198 inc. 6°)
 - Usurpación de autoridad: El que mediante violencia, intimidación o engaño, usurpare la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer de las cosas o de las personas que lleva (art. 198 inc. 3°)
- h) Acto de Violencia, Seguido de Muerte: Si los actos de violencia u hostilidades mencionados en el punto anterior (Piratería), ocasionare lesiones graves o gravísimas o la muerte de alguna persona que se encontrare en el buque o aeronave atacados, la pena será de 10 a 25 años de reclusión o prisión. Si el hecho fuere realizado con fines subversivos y ocasionare la muerte o lesiones gravísimas de alguna persona, la pena será de muerte o reclusión o prisión perpetua (art. 199)
- i) Epidemia: Será reprimido con prisión de 6 meses a 2 años, el que violare las medidas adoptadas por la autoridades competentes, para impedir la introducción o prolongación de una epidemia (art. 205 – primera parte)
- j) Narcóticos: Será reprimidos con la misma pena (prisión de 6 meses a 2 años), los que introduzcan clandestinamente, en el país, alcaloides o narcóticos, y los productos introducidos en estas condiciones serán decomisados (art. 205 – segunda parte)
- k) Imputabilidad: No es punible el que obrare en cumplimiento de un deber o en el legítimo ejercicio de su derecho, autoridad a cargo (art.34 inc. 4°)

PRESCRIPCIONES

Este título dispone cuando prescriben las acciones y sanciones determinadas en el código (art.227 a 230).

DISPOSICIONES FINALES

Dispone:

- a) La obligación de uso y aplicación de las unidades de medida (art. 231).
- b) La aprobación por parte de la autoridad aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea (art. 332).
- c) La consideración de aeronaves perdida, a los 3 meses de la fecha de recepción de las ultimas noticias (art. 233).
- d) La regulación de los principios generales relativos a la institución de aeroclubes (toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a las practica del vuelo mecanizo por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro) (art. 234).

LEGISLACIÓN AERONÁUTICA

ANTECEDENTES	1
DENOMINACIÓN	2
GENERALIDADES	2
• Espacio exterior	2
CIRCULACIÓN AÉREA	3
Principios generales:	3
• Certificado de matriculación	3
Protección al vuelo	4
Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino	4
INFRAESTRUCTURA	5
Aeródromos:	5
Limitaciones al dominio:	6
AERONAVES	6
Concepto:	6
Clasificación:	6
Inscripción, matriculación y nacionalidad	7
Registro Nacional de Aeronaves y Propiedades de aeronaves.	8
Hipoteca	9
Privilegios	9
Explotador	9
Embargo	10
Abandono de aeronaves:	11
PERSONAL AERONÁUTICO	11
AERONÁUTICA COMERCIAL	12
Generalidades	12
Servicios de transporte aéreo interno	12
Servicios de transporte aéreo internacional	13
Transporte aéreo	13
Inspección	13
Extinción de las concesiones y autorizaciones	14
Subvenciones	14
RESPONSABILIDAD	14
Daños causados a pasajeros, equipaje o mercaderías transportados	14
Daños causados a terceros en la superficie	14
Daño causados en transporte gratuito	15
Abordaje aéreo	15
BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO	15
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN	16
SEGUROS	16
LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA	16
FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO	17

REGIMEN DE FALTA Y DELITOS AERONÁUTICOS.....	17
FALTA	17
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	18
REINCIDENCIA.....	18
PROCEDIMIENTO.....	18
DELITO	19
Código Aeronáutico.....	19
Nociones del Código Penal Ley N° 21.338	20
Aplicabilidad delas Normas del Código Penal:.....	20
PRESCRIPCIONES	22
DISPOSICIONES FINALES.....	22