

A collection of military medals and a compass are arranged on a wooden surface. The medals include a red ribbon with a circular emblem, a blue ribbon with a circular emblem, and two large silver stars with intricate designs. A pair of glasses with thin metal frames and a small compass are also visible. The background is a light-colored, textured surface.

# DERECHO AERONAUTICO

LECCIONES DE DERECHO  
PARA INGENIERO  
AERONÁUTICO Y MECÁNICO  
AERONÁUTICO



# INTRODUCCION. CONSIDERACIONES PRELIMINARES. ELEMENTOS ESENCIALES DEL DERECHO AERONÁUTICO. 1

## Consideraciones Preliminares.

1. **La legislación aeronáutica no escapa a las premisas que alumbran todo el cuerpo normativo estudiado. Derechos Reales. Derechos Personales. Personas. Cosas etc. Que participan de la aeronavegación.**
2. **En el caso de PERSONAS,(Primer Elemento) en el campo del derecho aeronáutico, se trata de aquellas que participan del hecho aeronáutico. Ejemplo: las que realizan prestaciones en beneficio de otras, personal aeronáutico.A su vez en ellas estan comprendidas las de carácter técnico, administrativo y las que asisten o complementan a las anteriores. Además, por supuesto, las que se desempeñan en la aeronave y las que permanecen en superficie.**
3. **Están también el propietario de aeronave y aquellos que sin serlo detentan su tenencia y explotan la aeronave. Finalmente hay que tener en cuenta los constructores de aeronaves que según la modalidad de ejecución de la aeronave asumen diversas condiciones jurídicas.**
4. **Completan el cuadro los usuarios de los servicios aeronáuticos.**



## **INTRODUCCION. CONSIDERACIONES PRELIMINARES. ELEMENTOS ESENCIALES DEL DERECHO AERONÁUTICO. 2**

### **Otros Aspectos.**

**En la definición de personas contribuyen diversas ramas del Derecho.**

**Convergen el Derecho Internacional. Derecho Nacional o Interno. El primero tiene gran influencia sobre el segundo.**

- a. Convenio de París 1.919 y el de Chicago 1.944 resultan mojones destacados de esta disciplina jurídica, además la regulación específica en cuestión de relaciones jurídicas entre países de la comunidad internacional.**
- b. Ley 17.285 asume en su texto los principios y recomendaciones contenidas en el articulado de los Convenios anteriores.**
- c. Respecto de las COSAS. Se sujeta al Código Civil Libro Tercero. Derechos Reales, Título I “De las Cosas consideradas en sí mismas o en relación a los Derechos.” artículos 2311 y siguientes.**
- d. De este criterio legal participa la AERONAVE (Segundo Elemento), sus partes constitutivas y demás elementos mecánicos.**



## INTRODUCCION. CONSIDERACIONES PRELIMINARES. ELEMENTOS ESENCIALES DEL DERECHO AERONÁUTICO. 3

### Otros Aspectos.

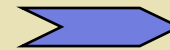
- e. La nacionalidad de la Aeronave determina la ley de aplicación, su régimen jurídico. Nacionalidad y Matrícula equivalen al NOMBRE.
- f. Tercer elemento es la SUPERFICIE desde donde parte y donde llega la aeronave. La ley regula entre las sólidas y las líquidas.
- g. Griselda Capaldo: *“todo aeropuerto puede ser visto como una unidad económica funcional equiparable a una pequeña ciudadela”*
- h. Inmuebles vecinos a los aerodromos. La ley impone “deber de tolerancia”, restricciones a las que deben ceñirse. Se deriva del principio de libertad de circulación.
- i. Cuarto Elemento es el ESPACIO AEREO. Establecer hasta donde se extiende, es definir dos actividades reguladas. El límite superior define hasta donde se extiende el Derecho Aeronáutico (Principio de Soberanía de los Estados) y desde donde comienza el Derecho Espacial(Principio de Libertad de los Estados). “Frontera Aérea”. Tratado del Espacio (27 enero 1967).

# PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO AERONÁUTICO

**Federico Videla Escalada:** *“Son nociones básicas que sirven de punto de partida para todas las elaboraciones de la materia y, por la simple aplicación de reglas de pura lógica, dominan las normas a dictar y rigen los temas a través de las diversas soluciones.”*

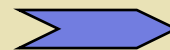
P  
R  
I  
N  
C  
I  
P  
I  
O  
S

1. Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre su territorio.



Deriva el Poder de Policia. Facultad de sancionar normas.

2. Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea.



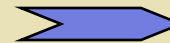
Facultad de establecer normas de restricción al dominio privado en beneficio de la circulación aérea.

3. La aeronave no debe permanecer inactiva.



a. Criterio Económico  
b. Materializa los motivos de interés gral.  
Criterio Económico: obtener recursos necesarios.

4. El viaje siempre debe realizarse.



5. La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada.




Pone en acto la autonomía de esta rama del derecho. Va en contra del principio de reparación integral del daño producido.



## **INTRODUCCION. BREVE CRONOLOGÍA DEL DERECHO AERONÁUTICO.**

- 1. Orígen: 1.884. Dirigible “La France” de Renard y Krebs.**
- 2. 1.889. París. Exposición Universal o Congreso Internacional de Aeronáutica. Se abordaron cuestiones inherentes a esta incipiente rama del derecho. Soluciones de controversias fue el punto mas trascendente.**
- 3. 1.901 Fauchille publica: “El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aerostatos.”.**
- 4. 1.909. París. Se constituye el “Comité Jurídico Internacional de la Aviación” finalidad: elaborar una legislación internacional conforme las necesidades e intereses de la nueva locomoción.**
- 5. 1.926. Nace el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA). Que redacta el convenio de Varsovia de 1.929 sobre unificación de ciertas reglas del transporte aéreo. El convenio de Roma de 1.933 relativo al embargo de aeronave y el convenio de Bruselas de 1.938 sobre asistencia y salvamento de aeronaves en el mar.**
- 6. 1.944. Convenio de Chicago. Crea la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que incluye un comité Jurídico Internacional encargado de elaborar proyectos de normas de derecho internacional aeronáutico.**



## DENOMINACIÓN. OBJETO. CONCEPTO. CARACTERES.

1. **Denominación:** Está sometida a controversias de carácter lingüístico, técnico y jurídico que pretenden reflejar en ella el contenido real de su regulación. Derecho de la Navegación/ Derecho Aeronáutico/ Derecho de la Aviación. El Convenio de Chicago denomina “Derecho Aeronáutico”.
2. **Objeto:** Regulación, tutela y armonización de intereses diversos (políticos, sociales, técnicos, económicos, financieros, públicos, privados, nacional, internacional etc). De esta complejidad se desprende toda la estructura jurídica de esta rama del derecho. Se integra con normas que provienen del derecho internacional, del nacional, ambos de carácter público y privado. Del derecho sustancia y del formal etc.
3. **Concepto:** Rodriguez jurado: “Es el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”.
4. **Caracteres:** a. Internacionalidad; b. Politicidad; c. Autonomía; d. Dinamismo; e. Plenitud.

# CÓDIGO AERONÁUTICO. ESTRUCTURA. ESQUEMA GRAL DE LA LEY 17.285

**Concepto.** Compendio de regulaciones y tutelas establecidas para armonizar las relaciones que se derivan de la actividad aérea. Es derecho Interno. Las cuestiones de origen internacional se derivan de los tratados y convenios internacionales ratificados conforme la CN.

**Completa el plexo aeronáutico:** los decretos del Poder Ejecutivo y las Resoluciones emanadas de la autoridad aeronáutica y finalmente los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea y al final por las leyes análogas.(Lagunas) artículo 2°.







# ESPACIO AÉREO.ASPECTOS JURÍDICOS. REGULACIÓN DEL ESPACIO AÉREO. 1

1. Es el medio donde se manifiesta la actividad aeronáutica; donde la aeronave circula uniendo dos puntos distantes de la superficie terrestre.
2. Es el continente, ámbito jurídico de las relaciones. Encierra además un contenido: La Atmósfera, elemento que a su vez facilita la sustentación y por lo tanto la circulación aérea.
3. En relación con los Derechos de los Estados (Países) la regla es la del convenio de París de 1.919: 1° “Los Estados Contratantes tienen Soberanía completa y exclusiva.” Norma ratificada por el Convenio de Chicago: 1° “Los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene Soberanía exclusiva y Absoluta sobre la zona que abarca su territorio.”
4. Respecto del Espacio Sideral impera el Tratado del Espacio de 1.967: “El espacio ultraterrestre incluso la Luna y otros cuerpos celestes, no podrá ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de la soberanía, uso u ocupación ni de ninguna otra manera.” Artículo II.
5. Respecto del derecho privado de los propietarios de los fundos supereficiarios rige la legislación interna de los estados. CA 6° “Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave, si le produjere perjuicio tendrá derecho a indemnización.”



## ESPACIO AÉREO. ASPECTOS JURÍDICOS. REGULACIÓN DEL ESPACIO AÉREO.2

6. Del texto del 5. Se extrae:

a. **Deber de Tolerancia del superficiario. Es un dejar hacer. Especie de Servidumbre de paso constituida a perpetuidad. Restricción permanente.**

b. **Reconocimiento de la ley al superficiario para reclamar por los daños y perjuicio que pudiere sufrir.**

### Cuestion del Limite del Espacio aéreo.

La bibliografía y la doctrina reconocen dos orientaciones:

1. **Basado en criterios de orden Técnico.** { Ascribe a la densidad del aire. Se basa en el hecho incontestable que la densidad disminuye con la altura.

2. **Pautas de carácter jurídico-político.** { Composición de la Atmósfera. A nivel del mar 99,04% O y N. 100 km.s.n.m fotodisociación del O pasa de estado molecular a atómico



## **ESPACIO AÉREO. ASPECTOS JURÍDICOS. REGULACIÓN DEL ESPACIO AÉREO.3**

**La primera teoría se explica porque al disminuir la densidad con la altura el espacio aéreo concluye allí donde las aeronaves no pueden obtener un adecuado sustento aerodinámico.**

**Otro planteo técnico sostiene que el límite es hasta donde la fuerza gravitatoria de la tierra ejerce su capacidad de atracción sobre los cuerpos en condiciones de seguridad y garantía de que el traslado se hará sin inconvenientes.**

**Otro explica por las Líneas de Von Karman, 83 km. A esa altura un cuerpo que se desplace a 7 km/seg perdería sustentación aerodinámica, no contaría con fuerza centrífuga y se transforma en satélite artificial terrestre, actúan las leyes de Kepler, velocidad de escape de la tierra.**

**La segunda Dr. Manuel A. Ferrer: “El límite debe estar dado por la naturaleza de las cosas y por ello el límite superior puede ser ubicado donde ubiere aire, donde la actividad solar hace apreciable la fotodisociación del oxígeno molecular en oxígeno atómico”.**

**El concepto es eminentemente jurídico, significativo donde los estados han decidido establecer su jurisdicción, Lo han resuelto en sus leyes nacionales así como en sus convenios internacionales.**



# CIRCULACIÓN AÉREA. PRINCIPIOS GENERALES. RESTRICCIÓN AL VUELO. ETC.1.

## Aspectos Preliminares.

Dos voces. a) Circulación = Desplazamiento. Tránsito. Traslado de un lugar a otro.

b) Aéreo, encuadra el concepto de tránsito, establece el lugar de desarrollo de la actividad. Define a su vez el régimen jurídico. Se suaviza en este punto el concepto de soberanía del espacio al establecer el Convenio de Chicago las *Libertades Aéreas* que son cinco de las cuales las dos primeras son las que afectan la soberanía.

La primera porque regula el *derecho de sobrevuelo sin escalas* y la segunda que refiere a *escala técnica pero sin tráfico, solo para abastecimiento, reparaciones etc.* . En definitiva soberanía y libre circulación conviven en un sistema jurídico compartido.

Las tres restantes están reservadas para ser acordadas mediante convenios internacionales de reciprocidad entre países. 3. *Derecho de desembarque del tráfico comercial, pasajeros, correo y cargas tomados en el territorio nacional cuya nacionalidad posee la aeronave;* 4. *Derecho de embarque de tráfico comercial, pasajeros, correo y carga destinados al territorio del estado nacional cuya nacionalidad posee la aeronave;* y 5. *Derecho de embarque y desembarque de tráfico comercial entre dos países extranjeros, embarco de pasajeros, correo y carga destinado al territorio de cualquier estado contratante y el derecho de desembarco de pasajeros, correo y carga procedente de cualquier otro estado contratante. (vuelos con escala en otro país).*



## **CIRCULACIÓN AÉREA. PRINCIPIOS GENERALES. RESTRICCIÓN AL VUELO. ETC.2.**

**Restricciones al Vuelo. Convenio de Chicago que adopta la ley 17.285. C.A.**

**El tráfico de cabotaje está reservado para cada país. Restrinje la circulación dentro del territorio estableciendo *zonas de restricción* que cada país determinará. Obedecen a razones militares y de defensa nacional.**

**Los países están facultados para establecer rutas predeterminadas con la obligación de control de aeronaves en aerodromos aduaneros. Los estados tienen facultades de otorgamiento de certificados de aeronavegabilidad con validez plena en los países miembros.**

**Obligación de asistencia, ayuda, investigación de accidentes y reconocen nacionalidad única de aeronaves mediante la matrícula inscripta en un Registro Especial que cada país miembro crea a estos efectos.**

**Obliga a las aeronaves a informar cada 30' su posición y altura de vuelo. El derecho argentino adopta estas recomendaciones como principios generales, protección al vuelo y entrada y salida de aeronaves.**



## CIRCULACIÓN AÉREA. PRINCIPIOS GENERALES. RESTRICCIÓN AL VUELO. ETC.3.

**Código Aeronáutico: Continuación de las restricciones al vuelo.**

**Derechos. Artículo 3° “El despegue, la *circulación* y el aterrizaje de aeronaves *es libre* en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.” Es para aeronaves nacionales, las extranjeras se ajustan a las autorizaciones del Poder Ejecutivo o por delegación a la autoridad aeronáutica.**

**Excepciones. Artículo 4°. Primera Parte. “ Las aeronaves deben partir o aterrizar en aerodromos 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 caso de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.”**

**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.” Tampoco lo harán sin inspección previa.**



## CIRCULACIÓN AÉREA. PRINCIPIOS GENERALES. RESTRICCIÓN AL VUELO. ETC.4.

**Dos clases de documentos exige la ley:**

- 1. De carácter Insustituible: Certificados de Matriculación y de Aeronavegabilidad.**
- 2. De carácter discrecional de la autoridad: Libros de a bordo y cuales deben ser los documentos que acompañaran a los anteriores (insustituibles o esenciales) que debe portar la aeronave**

**Otro principio es el de Control permanente que puede realizarse a las personas, cosas y bienes transportados, establecida en beneficio de la autoridad aeronáutica. Artículo 12º, pueden efectuarse *antes de la partida, durante el vuelo.....y en el aterrizaje durante las operaciones de desembarco.* Apunta a medidas de seguridad del vuelo.**

# CIRCULACIÓN AÉREA. PRINCIPIOS GENERALES. RESTRICCIÓN AL VUELO. ETC.5.

## Régimen Regulatorio de Ingreso y Egreso de aeronaves extraña jurisdicción.

R  
E  
Q  
U  
E  
R  
I  
M  
I  
E  
N  
T  
O  
S

1. Principio Gral.: Autorización previa CA 15° y 16°
2. Excepciones: Casos de búsqueda, asistencia y salvamento o vuelos que responden a razones sanitarias o humanitarias. Art. 17° CA.
3. Requisitos Obligatorios. Certificado Matriculación.  
Certificado aeronavegabilidad.  
Libros de a bordo estipulados  
Licencias pertinentes. Artículo 18°
4. Rutas aéreas. Artículo 20°. Lugares establecidos previa.
5. Lugares de cumplimiento requisitos de fiscalización.
6. Excepciones al punto 6. Artículo 22°. Fuerza mayor y aterrizaje en aeródromo no autorizado.  
Deber de comunicar a la autoridad aérea.
7. Aeronaves en tránsito. Atienden a la 1° libertad del aire.  
El paso debe efectuarse por la ruta que le fije la autoridad aeronáutica.
8. Aeronave en infracción. Artículo 24° “podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta aclarar situación





# PROTECCION AL VUELO

## Servicios Imprescindibles.

1. Estos servicios deben recibirlos obligatoriamente las aeronaves con la finalidad de asegurar el viaje lo mejor posible.
2. Se cumplen *Antes* de comenzar el vuelo, *Durante* el vuelo y *al finalizar* el vuelo. Los servicios que se derivan de las radiocomunicaciones o del uso del radar y los meteorológicos también deben ser prestados, en estos últimos especialmente el llamado vuelo a ciegas.
3. Son prestados por el Estado.

## Servicios que no resultan imprescindibles.

Los que no sean de protección al vuelo y están vinculados al uso de aerodromos públicos, están sujetos a derechos que abonaran los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder Ejecutivo. CA Artículo 28°

# INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA. CONCEPTO. AERODROMOS: CLASIFICACIÓN. LIMITACIONES AL DOMINIO.

## I. Concepto.

Conjunto de instalaciones y prestaciones de naturaleza diversa que materializan las condiciones razonables para el desarrollo de la actividad aérea. Está tutelado por la ley y regulado en el CA Título III, Capítulo I. Es un elemento esencial de la actividad. Completan el concepto la ley 13.041 y el Decreto reglamentario 36.287 de 1.948, artículo 2º:

“El concepto de infraestructura alcanza a todo el conjunto de instalaciones que aportan a la aeronavegabilidad una ayuda terrestre, tales como:

I  
N  
F  
R  
E  
S  
T  
R  
U  
C  
T  
U  
R  
A

- a) Aerodromos y espejos de agua aptos;
- b) Pistas, hangares, talleres;
- c) Instalaciones y equipos de abastecimiento;
- d) Instalaciones y equipos de iluminación, señalización y balizamiento;
- e) Instalaciones y equipos mecánicos, sanitarios y elect.
- f) Instalaciones y equipos de radiodifusión;
- g) Instalaciones y equipos meteorológicos;
- h) Estaciones terminales y demás comodidades para pasajeros;
- i) Zonas urbanizadas destinadas a la actividad



## AERODROMOS. 1.

**Clasificación.** Constituye la infraestructura esencial para la actividad aeronáutica.

La ley los clasifica (artículo 25°) en Públicos y Privados. La condición de propietario del inmueble no califica como público o privado.

- a) **Aerodromos Públicos:** son los destinados al uso público;
- b) **Aerodromos Privados:** son todos los demás.

Se completa el concepto con el artículo 26° donde se establece un criterio jurídico como definición. “Son aeropuertos aquellos aerodromos públicos que cuentan con servicios e intensidad de movimiento aéreo que justifican tal denominación.”

**Fallas a la tipificación:** No establece el quantum de servicios ni la intensidad de aeronaves que despegan y aterrizan. Sin dudas que será la reglamentación y el criterio técnico – jurídico lo que estableceran tales condiciones.

La segunda parte del 26° distingue a su vez en *Nacionales o de cabotaje e internacionales* deja a la reglamentación la caracterización de los requisitos a los que deberá ajustarse cada uno para ser tales.

## AERODROMOS. 2.

Además, respecto de los internacionales el convenio de Chicago exige:  
distinción de Terminales aéreas según la nacionalidad de las aeronaves.  
Contar con servicios de: sanidad; aduana y migración por lo menos.  
Técnicamente Aeródromo “son las superficies aptas para el despegue y aterrizaje de aeronaves destinadas al cumplimiento de actividades comerciales aéreas y habilitadas por el Estado” (Videla Escalada).

### Características:

1. Poseer Servicios Suficientes.
2. Intensidad de movimiento aéreo.
3. Habilitado por el Estado.(artículo 27°)
4. Servir con fines de interés público o privado a la navegación aérea.

**Nuestro Concepto:** *“Son los inmuebles poseedores de infraestructura y servicios suficientes para la actividad aeronáutica, habilitados a tales fines por la autoridad competente y destinados a la satisfacción de intereses públicos o privados.”*



## AERODROMOS. 3.

### Requisitos para la habilitación de aerodromos.

**33°. 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 determinada para ese aeropuerto.**

**La eliminación de los obstáculos etc. Está referida también a los linderos y cercanos.**

**Autoridad de aplicación es la que define hasta donde horizontal y vertical deben respetarse las alturas**

**34°. Establece el carácter compulsivo y coactivo de la regla del 33°, si fuere violada la autoridad intimará la eliminación y en su caso requerirá judicialmente su demolición o supresión.**





## AERODROMOS. LIMITACIONES AL DOMINIO.

Es la nota al artículo 30° la que fija los criterios limitativos del dominio. Las razones con que argumenta es la de “Seguridad al vuelo”.

El sistema para determinar la limitación de las alturas de obstáculos es la referencia a los que se encuentran *debajo de las superficies imaginarias*. Se conoce a ello como Superficies de Despeje de obstáculos. Son oblicuas y horizontales (artículo 30°) “son la áreas imaginarias que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar su altura”.

Artículo 31° “En la áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje 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.”



## AERODROMOS. SEÑALAMIENTO DE OBSTÁCULOS. PARTICULARIDADES Y CARÁCTERÍSTICAS DE LOS AERODROMOS.

**Norma de carácter general. Artículo 35°** El señalamiento de obstáculos *es obligatorio* cuando ellos constituyen un riesgo o peligro para la actividad aeronáutica.

**Gastos del señalamiento:** a cargo del propietario y se hará conforme la reglamentación pertinente. Debe ser *bien visible durante el día e iluminada durante la noche.*

### **Particularidades y Características de los aerodromos.**

**El carácter público no se adquiere por la condición de propietario.**

**Aeropuerto se define por tráfico aéreo, servicios e infraestructura.**

**Las autoridades del aeródromo tipifica al aeropuerto público del privado.**

**El aeródromo debe estar en manos de la autoridad aeronáutica. En el público existe un Jefe de aeropuerto que será la autoridad máxima.**

**Es el encargado de la dirección, coordinación y establecimiento del régimen interno (89°)**

**Aerodromos privados (90°) habrá un encargado pudiendo ser el propietario del inmueble o tenedor del campo u otra persona designada por estos. Debe comunicarse a la autoridad aeronáutica.**

# DERECHO AERONAUTICO. REPASO CLASE ANTERIOR.

**Habiamos visto:**

- a) el nacimiento del Derecho Aeronáutico. Sus caracteres y demás especificaciones.
- b) Los elementos esenciales que caracterizan a esta rama del derecho público.

**Elementos Esenciales**

1. Aerodromos: Públicos/Privados. Aeropuertos
2. Espacio aereo. Teorías: Jurídicas/Técnicas.
3. Aeronave
4. Personal Aeronáutico

1.Nacional (Cabotaje)  
2.Internacional.

**Corresponde analizar ahora los elementos 3 y 4 para una vez conocidos jurídicamente pasemos al tratamiento de lo que se conoce como aeronáutica comercial.**





# AERONAVE. CONCEPTO. CLASIFICACIÓN.REQUISITOS ETC. 1.

## I. Concepto de Aeronave.

**Dos puntos de vista: 1. Ingenieril o técnico es la que la ingeniería aeronáutica trata con la finalidad de desentrañar fenomenos físicos aprehenderlos y aplicarlos a la aeronave asegurando su comportamiento en vuelo. Mejorar el diseño aerodinámico que aproveche mejor la sustentación y su propulsión por el espacio aéreo.**

**II. Jurídico. Analizar la ley para descubrir el significado legal que la aeronave tiene. En este sentido el CA caracteriza la aeronave como un aparato o mecanismos ordenados y organizados de manera de permitir la circulación por el espacio aéreo. Dos exigencias tiene la ley. A) Capacidad para sustentarse y b) capacidad para propulsarse o trasladarse por el espacio aéreo. Ambos constituyen requisitos esenciales.**

**Agrega el CA un tercer elemento c) aptitud para transportar personas y/o cosas.**

**En síntesis: a) Sustentación.**

**b) Propulsión.**

**c) Aptitud de transportar.**

**Estos elementos  
deben manifestarse  
en conjunto**



## **AERONAVE. CONCEPTO. CLASIFICACIÓN.REQUISITOS ETC. 2.**

**Conforme la legislación vigente son aeronaves también los ultralivianos o microlivianos ver nota al artículo 36°, además sin mayor esfuerzo se aprecia que reúnen los requisitos enumerados.**

**Reconoce la ley que estamos frente a una construcción de ingeniería especializada porque estos no son otra cosa que construcciones realizadas por especialistas.**

**Definición: “Aeronave es toda construcción de ingeniería especializada, que atiende y aprovecha los fenómenos físicos, organizada y estructurada para desplazarse en el espacio aéreo, satisfaciendo los requerimientos de la actividad aeronáutica.”**



## CLASIFICACIÓN DE AERONAVE

**Artículo 37° CA. “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.”**

**Nota al 37° “la norma adopta un criterio funcional para clasificar las aeronaves. Entonces aeronaves públicas son las militares, de policía o aduana” porque están destinadas al poder público.**

**Este criterio funcional permite establecer el régimen legal aplicable y esto es en esencia lo que interesa al derecho.**

**El Convenio de Chicago distingue: Aernaves del Estado (es el equivalente al del poder público del CA) y las privadas. Solo las privadas como en nuestra legislación son las reguladas.**

**Naturaleza Jurídica. Nos remite al derecho marítimo. Artículo 49°CA primer párrafo: “Las aeronaves son cosas muebles registrables...” y la nota “Se ha considerado necesario establecer la naturaleza de las aeronaves como bienes muebles registrables”.**



## NACIONALIDAD DE LA AERONAVE. RÉGIMEN LEGAL APLICABLE

**Concepto.** Semejante al Derecho Marítimo, la nacionalidad es esencial toda vez que determina la ley aplicable.

**Convenio de París 1.919 artículo 6°:** “ las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro han sido matriculadas.”

**Artículo 8°** “...una aeronave no puede ser matriculada en varios Estados.”

**Nacionalidad  
Requisitos**

1. Nacionalidad del país de registro.
2. Prohibición de inscripción en más de un estado.
3. Puede cambiarse la matrícula de uno a otro estado.

**Convenio de Chicago: art. 17°** “Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que han sido matriculadas”.

**Art. 18°** “Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula puede cambiarse de un Estado a otro.”

**CA art.38°** “La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere nacionalidad argentina sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.”



# NACIONALIDAD DE LA AERONAVE. RÉGIMEN LEGAL APLICABLE

**Justificación. Lena Paz:** Varias son las razones que se han dado para justificar la atribución de la nacionalidad a las aeronaves:

S  
I  
N  
I  
F  
I  
C  
A  
C  
I  
O  
N

1. La aviación configura un importante factor de potencialidad política y económica de un Estado.
2. La nacionalidad constituye requisito indispensable para volar fuera de las fronteras nacionales.
3. Permite determinar la ley competentees esencial desde el punto de vista del Derecho Internacional



## MATRICULA. REQUISITOS DE INSCRPCIÓN

CA Título IV, Capítulo III, arts. 40° al 44° inclusive y 45° del Capítulo V, regulan la inscrpción y matriculación de aeronaves.

40°.” A las aeronaves inscriptas... se les asignaran marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación...dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.”

Art. 45° inc. 4° relativo a los actos jurídicos aeronáuticos que deberán anotarse obligatoriamente: “las matriculas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad.”

ELEMENTOS

- 1°. Asignada una marca.
- 2° La marca indica nacionalidad.
- 3° Contar con especificaciones que permitan individualizarla.
- 4° Contar con certificados de aeronavegabilidad



## **MATRICULA. REQUISITOS DE INSCRPCIÓN.1.**

**Convenio de Chicago art. 20° “...toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y la matrícula”.**

**Legislación Nacional: las aeronaves se distinguen por su matrícula que constituye el elemento esencial que la diferencia del resto. Es el equivalente del NOMBRE con que la ley civil distingue a las personas.**

**Requisitos de matriculación: Decreto 4907/73 Capitulo II.**

**Art. 10° “la matriculación se efectuará destinado a cada aeronave un folio especial con una característica de ordenamiento que servirá para designarla.”**

**Art.11° Nacionalidad y matrícula ....se identificarán mediante dos grupos de letras o letras y números.**

**El primero: dos grupos de letras, corresponde a la nacionalidad.**

**El segundo: compuesto por letras y números expresa la Matrícula y deberá estar separado de la marca de nacionalidad por un guión.**



## MATRICULA. REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN.2.

### Continuación.

**Art. 12°.** Adoptanse las letras *LQ* como marca de la nacionalidad para las aeronaves públicas, y las letras *LV* como marca de la nacionalidad argentina para las aeronaves privadas.

**Art. 13°** regula los prototipos de experimentación o ensayo llevan: marca de nacionalidad separada por un guión una matrícula de nacionalidad y separada por un guión una matrícula especial consistente en una letra *X* mayúscula acompañada del número de orden correspondiente.

**Art. 14°** Aeronaves nuevas fabricadas en serie en el país por empresas reconocidas y autorizadas el registro a pedido del fabricante reservará las matrículas respectivas.

**Art. 15°** Aeronaves fabricadas fuera del país *homologadas* por la autoridad aeronáutica *provistas de certificados de aeronavegabilidad* cuando se anuncien como de *demonstración* deberán obtener una matrícula especial con vigencia por 120 días.

El registro llevará las combinaciones: *LV-DMA A LV-DMZ*.  
La adjudicación de matrícula llevará orden correlativo





## REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

### Órgano donde se recepta la inscripción.

**El CA reglamenta el Registro Nacional de Aeronaves, capítulo V Título V con expresa remisión a la ley 17.743 y al decreto 4907/73.**

**Se inscriben: Dominio de la aeronave; hipotecas y demás privilegios, anotaciones cautelares derivadas de la actividad, locaciones cuando las hubiera.**

**El Registro expide testimonios y copias autenticadas y extiende certificaciones. Toma razón e inscribe o anota derechos, resoluciones o contratos y demás actos y hechos jurídicos de la actividad aeronáutica, referidos a la aeronave, sus partes esenciales, motores etc., propietarios y explotadores etc.**

**Art. 47. El registro es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese registro solicitándola a la autoridad encargada.**

**Inscribe también al *pasavante aeronautico* es una autorización de carácter especial para permitir el traslado de una aeronave desde un país extranjero al nuestro. Es provisoria por 120 días. Una vez en el país y efectuados los controles deben iniciarse los trámites de matriculación establecidos por la norma pertinente.**



## **PROPIEDAD DE AERONAVE. HIPOTECA DE AERONAVE. REQUISITOS. PRIVILEGIOS ETC.1.**

**A. Propiedad de Aeronave. CA Titulo IV, Capitulo V. art.48° en sus tres incisos.**

**1°. Si se trata de persona física: tener domicilio real en la República.**

**2°. Si se trata de varios copropietarios: la mayoría, cuyos derechos excedan la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República.**

**3°. Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones: estar constituida de acuerdo a las leyes argentinas y tener domicilio legal en la República.**

**Como se ve el criterio del legislador es el del Domicilio.**

**B. Modos de adquisición de aeronaves. Debe estarse a lo que fijan el C. Civil, el Naviero y el Aduanero entre otros.**

**C. Código Civil: distingue entre modos originarios y derivados. En este sentido deben distinguirse cuatro casos: Apresamiento; Decomiso; Ocupación de aeronave abandonadas por parte del estado y Construcción de aeronaves.**

## **PROPIEDAD DE AERONAVE. HIPOTECA DE AERONAVE. REQUISITOS. PRIVILEGIOS ETC.2.**

**Modos de adquisición de aeronaves. Originarios.**

**1. Apresamiento: antecedente: derecho naviero. Modo de derecho público que opera en tiempos de guerra, cuando las aeronaves están sujetas a la posibilidad de captura.**

**2. Decomiso: deviene del 876 del código aduanero. Caen en decomiso las aeronaves empleadas en la comisión del delito de contrabando. Regla de derecho público. La aeronave pasa a propiedad del Estado.**

**3. Ocupación: Regla del 74 primer párrafo CA. Es aplicación de la norma del 2525 CC: Aprehensión cosa mueble sin dueño o abandonada por el dueño y hecha por persona capaz de adquirir con ánimo de apropiársela. Opera cuando el dueño o explotador no se presenta a reclamarla**

**4. Construcción. CA art. 53° inc. 5° La aeronave se individualiza de acuerdo al contrato de construcción**



## **PROPIEDAD DE AERONAVE. HIPOTECA DE AERONAVE. REQUISITOS. PRIVILEGIOS ETC.3.**

### **Modos derivados:**

**Se desprende del contrato, en particular del contrato de compra-venta. Art. 49°; 50° y 51° CA “Las aeronaves son cosas muebles registrables” (49°); “la transferencia de dominio de aeronave, así como todo acto jurídico... No producirán efectos contra 3° sino van seguidos por la inscripción en el Registro.”(50°); y “...deberan ser hechos por escritura pública o ante autoridad consular argentina.” (51°).**

### **Extinción de la propiedad:**

**Por destrucción o pérdida de la aeronave o por desguace. Art. 233° CA En caso de desaparición o cuando no haya informe de ella será reputada perdida a los tres meses de la recepción de las últimas noticias.**

**55° En caso de destrucción o inutilización, los acreedores hipotecarios podrán ejercer sus derechos sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido.**

**Lo que da fe es la baja del Registro porque allí desaparece la individualidad jurídica de la aeronave como tal, quedando los materiales provenientes del desguace sometidos al derecho común.**



## **EXPLOTADOR DE AERONAVE. CONCEPTO. REQUISITOS**

**I. EXPLOTADOR. Concepto:** Es quien utiliza la aeronave sin ser propietario y por lo tanto es responsable de las obligaciones derivadas de esa utilización.

**Nace sobre quien ejerza la conducción técnica de la aeronave y la dirección de su tripulación. Artículo 65 C.A. “la persona que la UTILIZA legítimamente por cuenta propia aún sin fines de lucro”.**

**II. REQUISITOS:**

**a) Utilización de la aeronave por cuenta propia. Tiene poderes o facultades de dirección y/o conducción.**

**b) En virtud de un título legítimo- (Propiedad- Locación – Usufructo – Comodato – leasing etc.)**

**Artículo 66 CA. “El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el RNA.”**

**El carácter de explotador se transmite cuando se transfiere la TENENCIA DE LA AERONAVE.**

**El contrato de fletamento no transfiere la tenencia por lo tanto no transmite el carácter de explotador.**



## **HIPOTECA DE AERONAVE. REQUISITOS**

**Art. 52° CA: “Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aún cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscriptos conforme el art. 41° CA”**

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

**Cuando los bienes hipotecados sean motores el deudor notificará al acreedor en que aeronave están instalados y el uso que se haga de ellos.**

**La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.(43°).**

**La ley confiere tratamiento de cosa inmueble a la aeronave esto define un régimen especial cual es someterla a las particularidades de un derecho real.**

**Perfeccionamiento de aeronave: cuando se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.**

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

**Los requisitos formales estan en el artículo 53°. La hipoteca produce efectos a partir del cumplimiento de los extremos requeridos por la ley. Se extingue a los 7 años de pleno derecho por cumplimiento del plazo. (Imperativo). Término normal de amortización de las aeronaves.**

# PRIVILEGIOS. 1.

**Cuatro cuestiones deben plantearse:**

- 1. ¿cuál es la prevalencia de los privilegios que se establecen en el CA?**
- 2. ¿quiénes son acreedores hipotecarios?**
- 3. ¿cuáles son los requerimientos para ejercer los privilegios?**
- 4. ¿cuándo se extinguen los privilegios?**

**A la primera cuestión la prelación la fija el art. 58°. Son las preferencias legales y se establecen en la necesidad de valorizar la importancia de una acreencia en función de los bienes que la afianzan. Así los privilegios del CA son preferidos a cualquier otro sea general o especial. Solo basta el requisito de la Inscripción en el RNA. Debe cumplirse con el plazo de inscripción 3 meses.**

**Prelación art. 60CA  
Tendrán privilegios  
Sobre la aeronave**

- 1. Créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.**
- 2. Créditos por derechos de utilización aerodromos o servicios accesorios o complementarios 1 año anterior al reclamo del privilegio.**
- 3. Créditos derivados de búsqueda, asistencia o salvamento**
- 4. Créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino para continuar el viaje.**
- 5. Emolumentos tripulación último mes. Los créditos se cobran a prorrata.**



## **PRIVILEGIOS. 2.**

**La segunda cuestión se responde:**

**Los titulares de los créditos del art. 60 CA, siempre que se hayan cumplido los extremos legales fijados. Inscripción RNA y demás.**

**La tercera pregunta planteada tiene como solución:**

- 1. Para Privilegios de igual categoría: Se cobran a prorrata.**
- 2. Créditos privilegiados del último viaje: son preferidos al de los viajes precedentes.**
- 3. Materia sobre la que se ejercen: La aeronave y sus partes componentes.**
- 4. La carga y el flete son afectados solo cuando los gastos los hayan beneficiado directamente.**

**La cuarta, extinción de privilegio está en los art. 63° y 64°:**

- 1. Por extinción de la obligación principal.**
- 2. Por vencimiento del plazo de 1 año desde su inscripción si esta no fue renovada.**
- 3. Por venta judicial de aeronave después de satisfecho los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos.**
- 4. Respecto de la carga cuando la acción no se ejercita dentro de los 15 días siguientes a su descarga contados desde que las operaciones están terminadas.**



# EMBARGO DE AERONAVE

## Principio general.

**Artículo 71: “Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas.”**

**Para ser operativa la regla es necesario la inscripción en el RNA. Requisito esencial.**

- 1. Efecto de la Inscripción: la preferencia a ser pagado antes que otros acreedores, excepto los de mejor derecho.**
- 2. Efecto del embargo: inmovilización de la aeronave en los siguientes casos:**
  - a. Ordenado en virtud de una ejecución de sentencia.**
  - b. Un crédito del vendedor aeronave por incumplimiento del contrato de C-V, inclusive contratos de acuerdo a los art. 42° y 43° CA.**
  - c. Un crédito acordado para realizar un viaje, aún cuando la aeronave esté lista para partir.**

**Cuando la ley concede un derecho de retención al acreedor que detiene la aeronave sin consentimiento del explotador su ejercicio se asimila a un embargo preventivo y se somete a lo regulado por el CA.**



# ABANDONO DE AERONAVE

## Principio general.

**74°: Se reputan abandonadas, cuando su dueño o explotador no se presente a reclamarlas o retirarlas dentro de los 6 meses de producida la notificación del accidente o inmovilización de hecho.**

**Requisitos de validez del principio:**

- 1. Aeronave accidentada.**
- 2. Aeronave inmovilizada de hecho.**
- 3. Accidente o inmovilización en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales.**

**Se reputan abandonadas a favor del Estado Nacional.**

**Inmovilización de hecho: No realización de actividad alguna, son razones distintas a las del embargo.**

**Abandono. Jurídicamente: Toda máquina accidentada o inmovilizada de hecho, no reclamada o retirada.**

**Aeronave extranjera: requiere notificar al dueño o explotador y a la representación diplomática con 30 días de antelación a la remoción.**

**Remoción inmediata: cuando la aeronave representa un peligro para la aeronavegación.**

**Los gastos de remoción son a cargo del propietario o explotador y se amparan en los privilegios del 60° inc. 3**





## PERSONAL AERONÁUTICO. REGIMEN LEGAL.1.

**Régimen Legal:** artículos 76° al 90° inclusive. No tiene capítulos. La prestación de servicios derivados de la actividad comercial aérea requiere de la reunión de aptitudes especiales en algunos casos o de capacidad particular en otros.

Es un Requisito general de profesionalidad, especialmente el personal de vuelo. Está orientado a la efectiva seguridad y realización de la actividad aeronáutica.

Artículo 76° “Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie deben poseer *certificación de su idoneidad* expedida por autoridad aeronáutica.”

**Extremos legales:**

- a. Funciones aeronáuticas ámbitos 

{	1. A bordo aeronave
	2. En la superficie
  
- b. Poseer certificación de idoneidad



## **PERSONAL AERONÁUTICO. REGIMEN LEGAL.2.**

**El régimen legal regulatorio de la taréa aeronáutica se estructura sobre la base que la actividad requiere de personas especialmente capacitadas para:**

- 1. En la aeronave: conducir/operar/mantener equipos/cumplir ciertos servicios de carácter administrativo o complementarios del viaje.**
- 2. En tierra: atender las instalaciones de superficie**

**Cuando una aeronave transporte más de 12 pasajeros Ningún tripulante podrá desempeñar más de una función.**

- a. Personal de la aeronave: la autoridad determinará la tripulación mínima. Tripulación implica especificidad, idoneidad especial.**
- b. La regulación está dirigida al servicio de transporte aéreo, de carácter comercial realizado por aeronaves privadas.**
- c. Toda aeronave tiene a bordo: un piloto habilitado, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador de quien es su representante.**
- d. El comandante y sus poderes especiales conferidos por el explotador deben constar en la documentación de abordó.**
- e. Integran la tripulación: copiloto, radiotelegrafista y mecánico navegante(staf técnico).**



## **PERSONAL AERONÁUTICO. REGIMEN LEGAL.3.**

**Deberes del Comandante:** velar por la seguridad del pasajero. No puede ausentarse sin adoptar medidas que aseguren esta.

**Peligro inminente:** medidas útiles que permitan salvar y preservar la vida del pasajero, segundo de la tripulación, tercero evitar daños en superficie y cuarto recién puede abandonar la aeronave.

Debe 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.

Puede arrojar durante el vuelo las mercancías y equipajes si lo estima necesario a la seguridad del mismo.

Registrará en el libro respectivo los nacimientos, casamientos, defunciones y testamentos ocurridos o celebrados, entregándo los mismos a la autoridad competente en la primera escala.

**Personal de superficie:** es el no navegante o de tierra: Jefe de aeropuerto, controladores de tránsito, operadores torre de control, auxiliares de pista, despachantes del avión, mecánicos de talleres, administrativos etc.

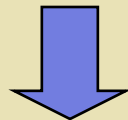
El jefe aeropuerto es la autoridad máxima, ejerce la dirección, coordinación y régimen interno del aeropuerto. Junto al comandante son los personajes esenciales de la aeronavegación. Es designado por la autoridad aeronáutica.

**Aerodromos privados:** encargado, pudiendo ser el propietario del campo.

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL

A  
E  
R  
  
C  
O  
M  
E  
R  
C  
I  
A  
L

Servicios de Tpte  
Aéreo



Serie de actos destinados  
Al traslado de personas  
O cosas



Requiere: Concesión  
Autorización previa(1° principio)

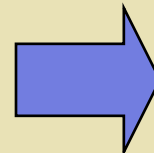
No podrán ser cedidas salvo excepciones. (2° principio)

Trabajo aéreo



Actividad comercial aérea con excepción  
Del transporte – Capitulo IV- art. 92 C.A.

Fiscalización  
Cap. V aert. 133



Exigir cumplimiento obligaciones  
Contrato concesión o autorización

Suspensión y extinción concesiones o autoriz. Cap. VI

Subvención servicios Tpte en rutas de interés nacional- Cap-VII

Regular

Interno

Explotación  
Tpte pasajeros-  
Equipaje-mercancías-  
carga postal.

Internacional

Régimen Convenio  
De Chicago y acuerdos  
complementarios

No Regular

Interno

Internacional

7 capítulos  
C.A art. 91  
Ley 22.390

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.1

S  
E  
R  
V.

A  
E  
R.

I  
N  
T.

Chicago  
1944

**SERVICIOS  
REGULARES**

**Art. 6 requieren autorización  
Previa o permiso especial.**

**Dos posiciones:**

- a. **EUA: Libertad tráfico aéreo**
- b. **Gran Bretaña: Someter a previa autorización de los estados la prestación de los servicios.**

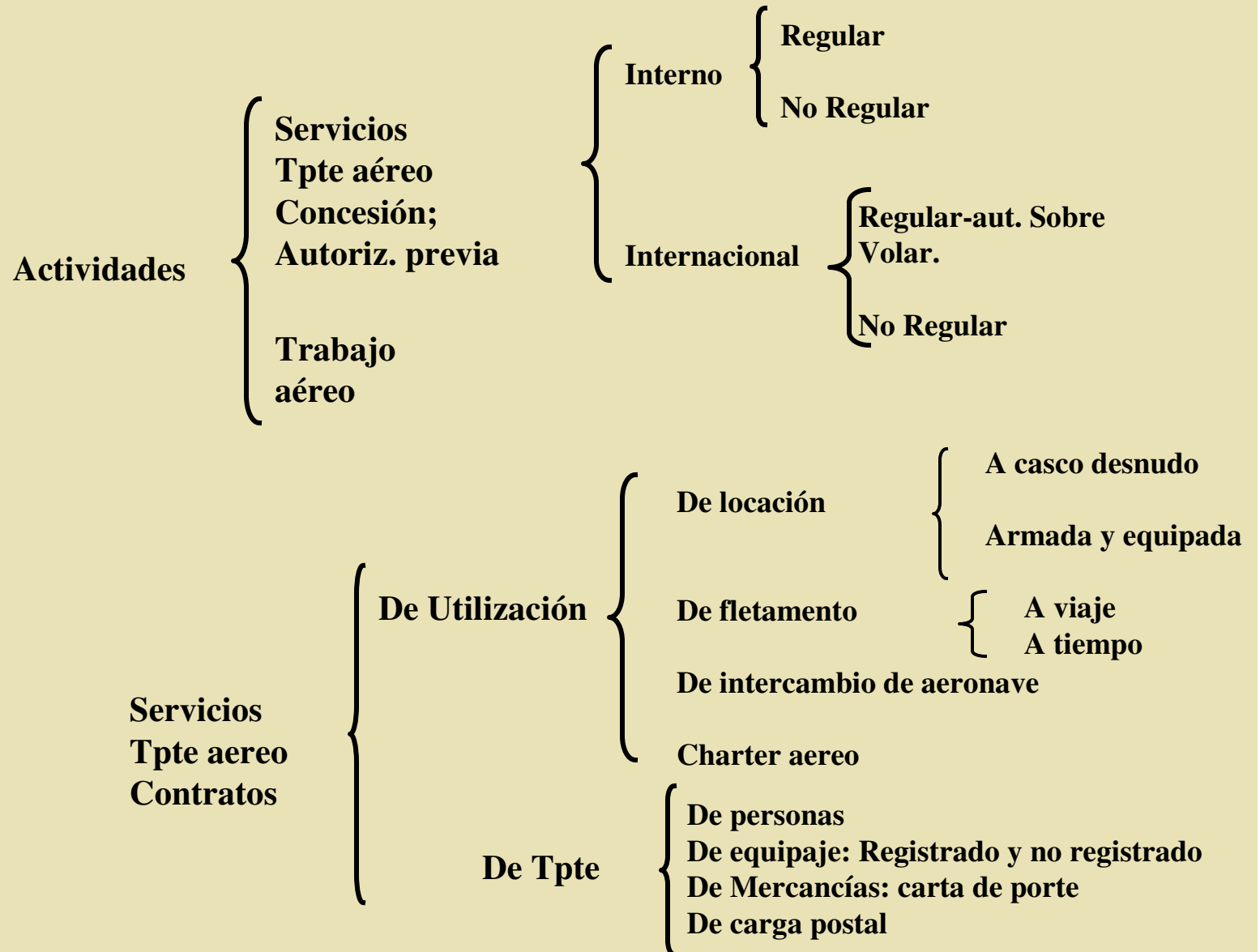
**SERVICIOS  
NO REGULARES**

**Art. 5 Todas las aeronaves de otros  
Estados contratantes que no se uti-  
Licen en serv. Regul. Tienen dere-  
cho a penetrar o sobrevolar el  
Territorio SIN ESCALAS y HACER  
ESCALAS CON FINES COMER-  
CIALES SIN PERMISO PREVIO**

**Tpte con fines  
Humanitarios –  
Por necesidad imperiosa- Táxis de  
No más de 6 plazas.**

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL

## ESQUEMA ESTRUCTURAL







## **AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.2**

**Utilización de Aeronaves:** Se trata de analizar diversa especies contractuales que persiguen la creación de derechos y obligaciones para el aprovechamiento de aeronaves.

**Denominación común:** “Contratos de utilización” son especies de contrato de locación del Código Civil. No integran una categoría contractual independiente.

**Notas distintivas:**

- 1. Aprovechamiento de la aeronave.**
- 2. Carácter oneroso concordante con la norma del 1139 CC Obligaciones recíprocas.**

**Contratos comprendidos:**

- 1. Locación de Aeronave.**
- 2. Fletamento de aeronaves**
- 3. Transporte de personas y/o cosas**
- 4. Intercambio de aeronaves (aprovechamiento según su destino específico.**

**Para algunos:** 3 no es un contrato de aprovechamiento porque su actividad esencial no es la utilización de aeronaves. Otros dicen que solo son 1.2.4. El CA contempla solo el contrato de locación de aeronaves-artículos 68 al 70

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.3

C  
O  
N  
T  
R  
A  
T  
O  
S  
  
U  
T  
I  
L  
I  
Z  
A  
C  
I  
O  
N

## 1. Locación Elementos típicos

**Objeto. Aeronave determinada**  
**Pago precio en dinero (1493 CC)**      Esencia del contrato

**Duración limitada**(Naturaleza del contrato)  
Plazo máximo 10 años.

## 2. Fletamento Locación de obra

1. **A viaje:**es por viaje TOTAL O PARCIAL se pone a disposición todos o algunos lugares.
2. **A Tiempo:**Es una modalidad del anterior. El titular conserva la tenencia (Es un Remise).

## 3. Intercambio de aeronave

## 4. El Charter Aeronáutico

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.4

## LOCACIÓN.

### MODALIDADES

1. **A casco desnudo (bare hull)- aeronave desarmada corre por cuenta locatario su aprovisionamiento y la contratación de la tripulación. Entrega pura y simple de la aeronave- transfiere calidad de armador- conserva la titularidad.**
2. **Armada y tripulada. Tripulación queda a cargo del locatario. Necesita consentimiento previo de la tripulación- Es una CESIÓN- Locatario asume calidad de armador: Instrumentación: por escrito e inscripción en el RNA**

### EFFECTOS

**Art. 68 CA. “produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario”.**  
**Art. 1514 CC “el locatario adquiere su tenencia”.**  
**El locador se aparta de la gestión técnica y comercial lo que es asumido por el locatario que adquiere carácter de explotador de aeronave.**





# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.5

## FLETAMENTO.

“Una parte (fletante) se obliga hacia la otra (fletador) a realizar con una aeronave determinada, mediante el pago de un precio (flete) uno o más viajes preestablecidos (fletamiento a viaje) o bien los que indique el fletador dentro del plazo estipulado (fletamiento a tiempo) conservandose el fletante la conducción técnica y la dirección de la tripulación.

Diferencias y distinción con la locación.

### **LOCACIÓN**

Obligación de dar  
(Entrega aeronave)  
Transfiere tenencia  
Y la gestión técnica  
Y comercial.  
Pierde calidad  
explotador. Se  
inscribe RNA

No es necesaria la publicidad porque  
No transmite calidad de explotador. Pone  
Aeronave a disposición fletador para  
Ejecutar los viajes contratados.  
Aplicación supletoria CC

### **FLETAMENTO**

Obligación de hacer  
(realizar uno o mas  
viajes)  
Especie de locación de  
obra. No existe  
traspaso de tenencia  
No necesita  
individualizar o  
determinar aeronave.  
Suficiente con  
designación genérica.  
Interés del fletador  
que el fletante ejecute  
los viajes convenidos



## **AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.6**

### **INTERCAMBIO DE AERONAVE**

**Concepto. “Contrato complejo donde 2 o mas explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente el derecho a utilizar sus respectivas máquinas en el cumplimiento de las operaciones fijadas de común acuerdo” (Videla Escalada)**

**Objeto: una aeronave.**

**Modalidades: dependen de las partes.**

**Onerosidad: son onerosos.**

**Tipo actividad: específicamente aeronáutica.**

**No es un contrato de adhesión.**

**Cada parte entrega una aeronave a satisfacción de la otra y en condiciones de vuelo. El usuario responde por los daños que sufra la aeronave salvo culpa o negligencia de la otra parte.**

**Ademas del alquiler el usuario paga una compensación por la amortización de la aeronave y sus equipos.**

**Se trata de dos servicios en común donde las aeronaves concluyen o se unen. Las rutas tienen un punto en común.**



# **AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.7**

## **EL CHARTER AERONÁUTICO.**

**Concepto:** Una empresa de tpte aéreo (owner o propietario) se obliga a poner a disposición del otro contratante (charterer o fletador) mediante el pago de un precio una aeronave designada genericamente por su tipo (ejemplo DC-9) completamente equipada y tripulada con un número determinado de asientos o peso máximo de carga para la realización de un viaje entre dos puntos determinados.

**Es combinación entre transporte y fletamento. Esto dificulta su caracterización jurídica a los fines del establecimiento del régimen legal aplicable.**

**La propiedad permanece en la empresa que suministra los servicios.**

**El comandante y la tripulación continúan bajo la dependencia de la empresa y bajo su control.**

**Operación a cargo exclusivo de la empresa.**

**Precio establecido en función del número pasajeros o peso máximo de carga.**

**Incluye todos los gastos de mantenimiento y operación; derechos de aterrizaje, estadías y ayudas terrestres; gastos de despacho; derechos de aduana y otros gravámenes relacionados con el pasajero, equipaje y/o carga.**

**El owner puede contratar a 3°**



# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.8

## TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL. SERVICIOS

**Concepto.** Está regulado en nuestro país por el Convenio de Varsovia de 1.929; el Protocolo de la Haya de 1.955 y las normas del CA artículo 153. Las condiciones de transporte de IATA contribuyen a determinar el régimen jurídico del contrato y finalmente por el Acuerdo de Montreal de 1.965

*Es todo transporte en el cual de acuerdo a lo estipulado por las partes, el punto de partida y de llegada, haya trasbordo o interrupción del transporte están situados en el territorio de dos estados contratantes, siempre que las partes hayan previsto una escala en un tercer estado aún no contratante lo cual queda excluido del convenio.*

**Transporte Gratuito:** se incluye en los protocolos en razón por la concesión están comprometidas a transportar sin cargo determinados funcionarios públicos o realizar transporte gratuito con fines publicitarios.

Para determinar si un transporte es internacional el Convenio no toma en cuenta el trayecto efectuado sino el que debió realizarse de conformidad con las estipulaciones concluidas por las partes.

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.9

## Los billetes de Ida y Vuelta.

**De un estado contratante a otro no contratante con billete ida-vuelta, ¿constituye transporte internacional?**

- a. **Si el criterio es que el transporte está integrado por dos contratos diferentes y cada uno tiene su lugar de cumplimiento NO EXISTE TPTE INTREN., según Convenio de Varsovia- la Haya porque la ida y la vuelta se efectuarán por sendos contratos de tpte entre un estado contratante y otro estado no contratante.**
- b. **Si el contrato tpte implica un contrato circular con dos puntos de partida y llegada en el mismo lugar es TPTE INTERNACIONAL. Se trataría de un transporte iniciado y concluido en el territorio de un estado contratante con una escala prevista en el territorio de otro estado.**

**Transporte de Pasajeros: artículo 3° convenio Varsovia- La Haya. El billete debe contener:**

1. **Indicación de pto partida y destino.**
2. **Indicación, si así ocurriera escala intermedia.**
3. **Indicar si el punto llegada o escala está en un país que se rige por el convenio y limita las responsabilidades de tptar por muerte, lesiones y pérdidas o averías del equipaje.**
4. **Hace fe salvo prueba en contrario de la celebración y condiciones del contrato. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afecta la existencia o validéz del contrato, que se sujetará al convenio.**





# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.10

**Código Aeronáutico, artículo 113. El contrato debe ser aprobado por escrito. El pasajero puede valerse por cualquier clase de prueba instrumental, incluso la correspondencia para acreditar la existencia del contrato.**

**CC art. 1012 y 1013 establece la firma como condición indispensable, esencial para la existencia del acto.**

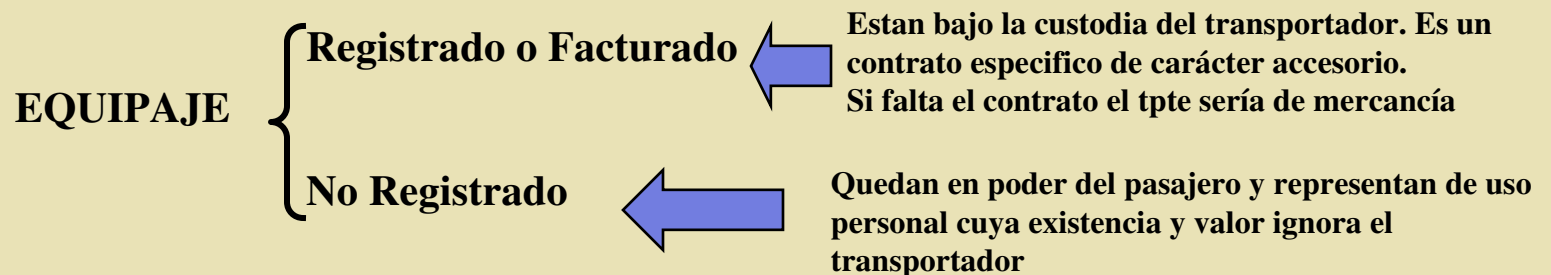
**CA art. 113: “cuando se trate de tpte aereo efectuado por servicios regulares, el contrato se prueba con el billete de pasaje”**

**El pasaje es plena prueba, aunque no este firmado.**

**En servicio no regular es necesario la firma.**

**Si el transportador acepta pasajeros sin billete no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad, artículo 114 CA.**

## TRANSPORTE DE EQUIPAJE



**IATA:** son equipajes: artículos, efectos y objetos de propiedad privada del pasajero necesarios para su uso, comodidad o conveniencia en relación con el viaje. **NO SON:** artículos frágiles; perecederos; dinero; joyas; platería; papeles negociables; documentos comerciales y las muestras.



# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.11

## TRANSPORTE DE EQUIPAJE

**El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir en doble ejemplar. No incluyen los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.**

**CA 118: El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del Ca que limitan su responsabilidad si acepta el equipaje sin entregar talón o si este no contiene el número de billete de pasaje o el peso y cantidad de bultos, sin perjuicio de la validéz del contrato**

## TRANSPORTE DE MERCANCIA

**El contrato se perfecciona solo con el acuerdo de voluntades sin que sea menester a tales fines la entrega de los objetos al transportador.**

**Todo transportista de mercancía tendrá derecho a solicitar al expedidor la confección y entrega de la Carta de porte aéreo y a su vez, todo expedidor tendrá derecho a solicitar del transportista la aceptación del documento.**

**La carta de porte será librada por el expedidor en tres ejemplares y entregada con la mercancía.**

**1° Ejemplar. Para el Transportista, firmada por el expedidor.**

**2° Ejemplar para el Destinatario. Firmada por expedidor y transportista y acompañada de la mercadería.**

**3° Ejemplar para el Expedidor, firmada por el transportista previa la aceptación de la mercadería**

# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.12

## TRANSPORTE DE MERCANCIA

**CA 119. La carta de Porte es el título legal del contrato entre remitente y transportador y debe expresar que se trata de transporte aéreo.**

**120 Extendida en triple ejemplar, 123 La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de las mercaderías y de las condiciones de transporte.**

**ES UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE LAS MERCANCIAS- ES UN INSTRUMENTO DE POSESIÓN DE LAS MISMAS.**

**La Carta de Porte puede ser:**

- a. Al portador(se transmite por simple tradición manual)**
- b. A la Orden (puede transmitirse por endoso similar letra de cambio)**
- c. Nominativa ( contiene la mención del nombre del destinatario)**



# AERONÁUTICA COMERCIAL. RÉGIMEN LEGAL.13

## TRABAJO AEREO

**CA. Artículo 92. Párrafo 2º comprende toda actividad comercial aerea con excepción del transporte. Criterio amplísimo. Decreto 2836/71 Trabajo aereo comprende la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas en función complementaria excluido los servicios de transporte aéreo.**

### **ACTIVIDADES QUE COMPRENDE EL TRABAJO AEREO**

- 1. Agroaereas (Rociado- espolvoreo-siembra)**
- 2. Fotografía**
- 3. Propaganda (Sonora- arrastre de cartel)**
- 4. Inspección y vigilancia de: Aguas; Bosques; Comunicaciones; oleoductos; gasoductos; combate contra incendio etc.**
- 5. Búsqueda Asistencia y Salvamento**
- 6. Defensa y protección de Flora y Fauna**
- 7. Explotaciones petroleras y de Yacimientos Minerales**
- 8. Montajes y Construcciones**
- 9. Otras actividades**

**REQUISITOS:** autorización previa- Reunir requisitos para ser propietario de aeronave – Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad que se trate- operar con aeronaves de matricula argentina.

# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA

- I. Esta sometida a un régimen normativo especial que se aparta de las disposiciones del derecho común.
- II. De aquí que deban determinarse sus límites.

## Responsabilidad Código Civil

Según su origen

Contractual(CC 506/511)  
Extracontractual. Nace de un ilícito (CC 1072/1109)

Según su fundamentación

Subjetiva (CC 512-La Culpa)  
Objetiva- Sin culpa

## Responsabilidad Aeronáutica

Normas que La Rigen

Convenio de Varsovia c/ modificación del Convenio de La Haya de 1955

Sistema del CA Y del Convenio

1. Respons. Subjetiva, con causa específica de liberación prueba debida diligencia
2. Limitación cuantitativa del monto indemnizatorio.
3. Nulidad cláusulas exonerativas o limitativas respons.

**PRINCIPIOS.** En tpte personas: tptador responde por daños y perjuicios causados cuando el accidente se produjo a bordo o durante las operaciones. MUERTE-LESION CORPORAL-DAÑO MORAL

# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. CONTINUACIÓN

Diferencia en la Responsabilidad  
Entre transportadores de

1. **Personas:** Solo responde por daños consecuencia del riesgo de la aeronavegación.
2. **Cosas:** Es más amplia. Es responsable por la mera circunstancia del daño a los bienes se haya producido durante el viaje, cualquiera sea la causa

**Destrucción.** Inutilización total de la cosa para su finalidad específica.

**Pérdida:** Cubre los casos en que la mercancía sin destruirse no llega a destino, o llega menos cantidad de la embarcada.

**Avería:** Daños que deterioran y disminuyen el valor de las cosas. Se incluyen gastos extraordinarios realizados por el transportador para prevenir daños a las cosas.

**Equipaje de Mano:** no registrado. La responsabilidad es extracontractual o aquilana, el pasajero deberá probar el dolo o la culpa del transportador o dependientes a fin de obtener la reparación correspondiente por pérdidas, daños o averías.

**Retraso.** “el tptador será responsable del daño resultante de un retraso. No se distinguen entre personas y cosas. Retraso es la demora en la ejecución del contrato.

**Exención de la responsabilidad. CA.142** Si prueba que ha tomado las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.



# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. CONTINUACIÓN.1.

**LESION CORPORAL.Comprende:**

- 1. DAÑO FISICO**
- 2. PERTURBACIONES SIQUICAS O MENTALES.**

**DAÑO MORAL----LESIONA**

**Tranquilidad de espíritu  
Libertad individual  
Honor  
Integridad física  
Afectos familiares**

**El período de transporte no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo, excepto que alguno de ellos haya sido efectuado en ejecución de un contrato de tpte aereo.**

**Transporte de cosas. Responsabilidad del transportador por daños y perjuicios sobrevinientes en casos de destrucción-pérdida-avería de equipajes registrados y mercancías.**

**El contrato se inicia con las operaciones de embarco. La vida del contrato es cuando están a bordo de la aeronave. El fin del contrato se manifiesta con las operaciones de desembarco.**



# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. 1.

## ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Son los daños causados consecuencia inmediata y deirecta del hecho o cualquier perturbación imprevisible del curso normal del vuelo causada por 3°.

Videla Escalada: *“Todo acontecimiento súbito que no depende de la voluntad del transportista ni de sus dependientes y que impide o altera el normal desarrollo de un transporte aéreo por determinados daños derivados de la muerte o lesión corporal de algún pasajero.”*

Legislación aplicable. CA. Título IX – Decreto 934/70 Investigación de Accidentes de Aviación en Territorio Argentino.

CA.185 el accidente debe ser investigado por autoridad aeronáutica quien debe a su vez determinar: a. Causas del accidente y b. Establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

### OBLIGACIONES.

1. De información art.186, tomado conocimiento debe informar.
2. De la autoridad aeronáutica(187)
3. De vigilancia. Evitar dispersión restos
4. De liberación y remoción de escombros
5. Prestar testimonio y producir informes





# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. 2.

## ACCIDENTES DE AVIACIÓN

**Aeronaves extranjeras. Situación: CA.190** Estan sujetas a investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

**Convenio de Chicago. Anexo XIII:** debe abrir una encuesta sobre las circunstancias, ajustándose a los procedimientos recomendados por OACI. El estado de matrícula debe designar observadores.

**Decreto 934/70. Art.1°** Autoridad Competente: la junta de Investigación de accidentes de aviación dependiente del Comando Fuerza Aérea

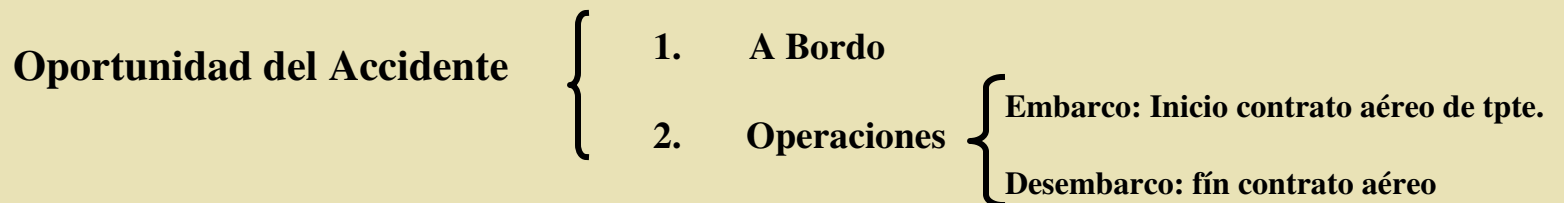
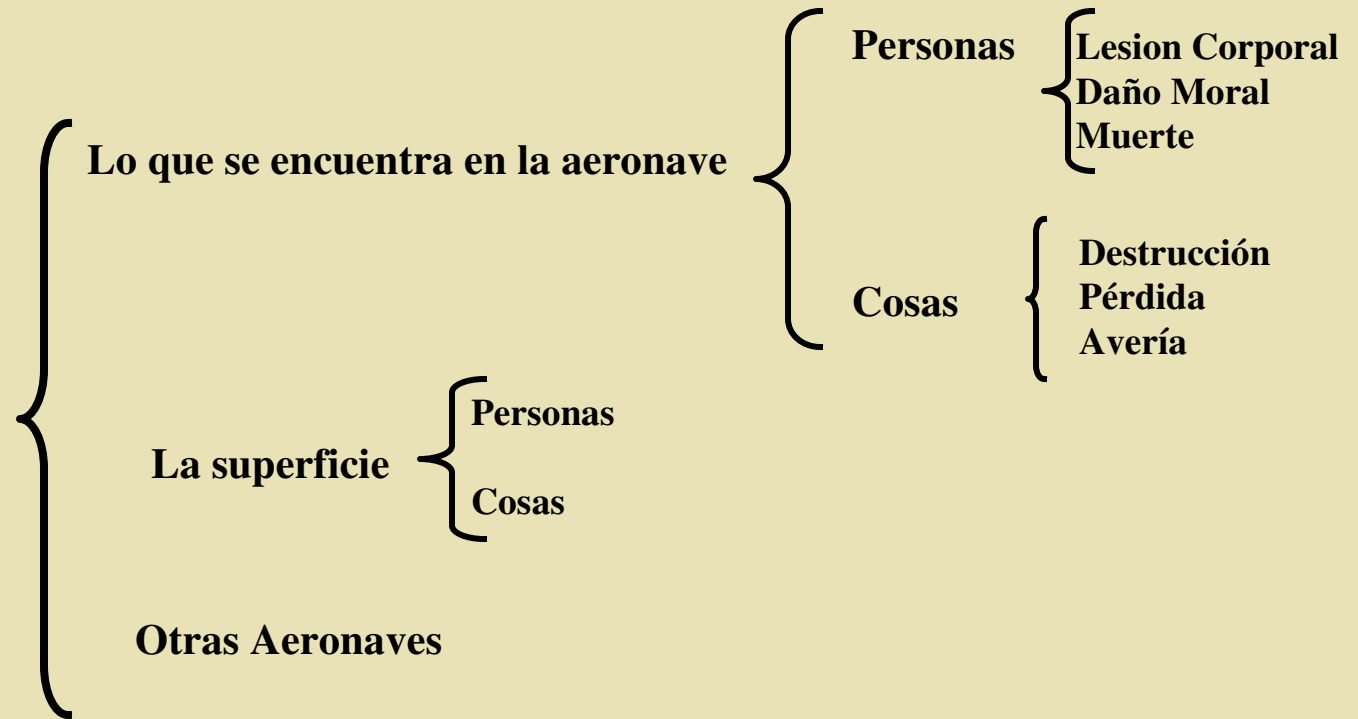
**Art. 4° CONCEPTO DE ACCIDENTE:** “Todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione **MUERTE O LESIONES** a algunas personas o **DAÑOS** a la aeronave o motive que esta los ocasione.”



# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. 3.

## ACCIDENTES DE AVIACIÓN

E  
F  
E  
C  
T  
O  
S  
  
S  
O  
B  
R  
E





# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA LIMITACIONES.

## DOLO.

**CA. Artículo 147.** El tpte no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones del CA cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de algunas personas bajo su dependencia actuando en ejercicio de sus funciones.

### Acciones de Responsabilidad

**Transporte de Cosas.** CA concuerda con el convenio Varsovia, art. 148. “La recepción sin protesta por el destinatario hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título de transporte, salvo prueba en contrario.”

**CA. 149. AVERIA:** plazo para equipajes: 30 días

plazo para mercancías: 10 días

**Rérdida-Destrucción o Retardo:** la protesta debe ser hecha dentro de los 10 días siguientes a la fecha.

La protesta debe hacerse con reserva consignada en el documento de transporte o por escrito en el plazo previsto.

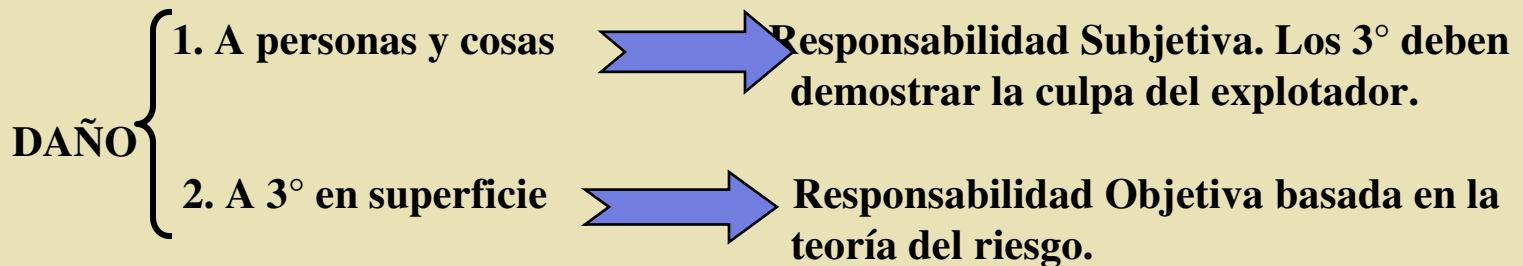
La falta de protesta hace inadmisibile toda acción con el transportador.

**CA. 154. ECHAZON:** u otro daño o gasto extraordinario producido racional y razonadamente por orden del Comandante durante el vuelo para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias constituye avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado en proporción a las cosas salvadas.

# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA

## RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

### DAÑOS A TERCEROS EN SUPERFICIE:



- Debe probarse:
- existencia del daño
  - Que el daño provino de la aeronave
  - No es necesario acreditar la culpa del explotador

- Los terceros:
- Son ajenos a la explotación
  - No participan del vuelo
  - Deben soportar el paso de aeronaves con los riesgos subsiguientes.

*CA115 La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas, con solo probar que los daños provienen de aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma, o del ruido anormal de aquella. Sin embargo no habrá reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.*

# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. 1

¿QUÉ ES AERONAVE EN VUELO?

CA 156. “Desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.”

**LIMITE DE LA RESPONSABILIDAD. Según el peso de la aeronave.**

- |  |  |
|--|--|
| 1. Nave menor de 1000kg-----               | 2000 argentinos oro                              |
| 2. Nave mayor 1000kg y menor 6000kg-----   | 2000 a.o. +1,5 por kg que exceda de 1000.        |
| 3. Nave mayor 6000kg y menor 20000kg-----  | 10400a.o. Por kg que exceda de 6000.             |
| 4. Nave mayor 20000kg y menor 50000kg----- | 25000 a.o.+ 0,5 a.o. por kg que exceda 20000 kg. |
| 5. Nave mayor de 50000kg-----              | 43.600 a.o. + 037 a.o. que exceda de 50000.      |

En caso de muerte o lesiones no excederá de 2000 a.o. Por persona fallecida o lesionada.

Concurrencia: daños a personas y bienes: 50% para personas

Peso: Peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de aeronave.

# RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA. 2

## RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE AEREO

**CA 165. Abordaje es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento:**

- a. Cuando se encuentran en funcionamiento cualesquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje y/o carga a bordo
- b. Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz
- c. Cuando se haya en vuelo.
- d. Cuando no haya verdadera colisión y se producen daños a aeronaves en movimiento.

