

Novedades en materia aerocomercial

Diciembre 2023

Con fecha 21 de diciembre de 2023, se publicó en el Boletín Oficial de la República Argentina el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/2023¹ (en adelante el “DNU”) en virtud del cual se introdujeron diversas modificaciones en materia de desregulación de la economía, entre ellas, en relación a la industria aerocomercial.

A continuación, se describen los principales aspectos de dichas modificaciones en lo atinente a normativa en materia Aerocomercial (Título IX):

El Título IX, denominado “Aerocomercial” (arts. 178-248 del DNU), establece, a través de cuatro capítulos, diversas modificaciones a la normativa aeronáutica.

1. Capítulo 1 – Derogación de leyes

Se abrogan las siguientes leyes:

- [Decreto-Ley 12507/56](#) (“Política Nacional en materia aeronáutica”)
- [Ley 19.030](#) (“Transporte Aerocomercial”)
- [Decreto 1654/02](#) (“Declárase el Estado de Emergencia del Transporte Aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la Autoridad Nacional por el plazo de vigencia de la Ley N° 25.561”)

2. Capítulo 2 – Modificación del Código Aeronáutico (Ley 17.285) – Política de “cielos abiertos”

Como grandes reformas, y entre otras², podemos apuntar las siguientes, que persiguen una “política de cielos abiertos”, mayor competencia y libertad de

¹ En primer lugar, debe advertirse que el DNU no estableció fecha de entrada en vigencia, por lo que de acuerdo a lo previsto en el artículo 17 de la Ley 26.122 y el artículo 5° del Código Civil y Comercial, sus disposiciones comenzarán a regir a partir del 29/12/23.

Por su parte, desde el punto de vista formal, y sin emitir opinión respecto a la constitucionalidad del DNU vinculada a los requisitos previstos en el artículo 99 inc. 3) de la CN y las circunstancias excepcionales invocadas que habilitan su dictado, no existiría un impedimento formal par que un DNU pueda derogar o modificar disposiciones de carácter legal, salvo aquellas sobre las cuales la CN expresamente prohíbe su tratamiento (materia impositiva, penal, electoral o de partidos políticos).

El análisis y control de los requisitos de procedencia de los DNU pueden ser objeto de tratamiento tanto por el Congreso de la Nación como por el Poder Judicial en casos concretos. Respecto al control efectuado por el Poder Legislativo, la cuestión se encuentra regulada en la Ley 26.122 a través de la cual se establece el procedimiento de ratificación o rechazo de los DNU. De acuerdo a lo previsto en el artículo 24 de la Ley solo el rechazo de ambas cámaras implica la derogación del DNU.

² Entre otras: (i) se modifican los artículos 1-3, 13,18, 21, 34, 36, 42, 45, 47, 48, 50-52, 60, 63, 68, 74, 79, 91, 95, 97-99, 102, 104-110, 112, 113, 116, 120, 129, 131, 133, 135, 137, 138, 185-190, 199-202, 208-210, 215, 231; (ii) asimismo, se incorpora al artículo 29 un 2do párrafo, el

Lucas A. Piaggio | Socio

T: +54 (11) 4872-1728

Mail:

lpaggio@nyc.com.ar

Fernanda Cárdenas | Abogada

T: +54 (11) 4872-1603

Mail:

fcardenas@nyc.com.ar

mercado, declara la actividad como servicio esencial, se regulan aspectos de seguridad como así también novedosos en torno a la industria aeronáutica:

- El artículo 2° del Código Aeronáutico define a la aeronáutica civil aerocomercial es un **servicio esencial**.
- El artículo 13 sostiene que **“Los servicios esenciales de navegación aérea serán prestados conforme la reglamentación vigente. La autoridad regulatoria y de contralor fiscalizará a los prestadores de los servicios de navegación aérea, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas, conforme reglamentación vigente. La defensa del espacio aéreo y su control policial es potestad exclusiva del Poder Ejecutivo Nacional.”**
- Como novedad, introduce la existencia de aeronaves tripuladas y no tripuladas y las conducidas por inteligencia artificial, al prever, en el nuevo artículo 36, que **“Se consideran aeronaves tripuladas y no tripuladas los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.”**
A su vez, el nuevo artículo 79 establece que **“Toda aeronave tripulada debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. En las aeronaves no tripuladas el piloto a distancia será el comandante de aquellas. Las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial.”**
- El artículo 45, dispone la registración digital de propiedad y gravámenes –entre otros- de aeronaves.
- El artículo 98 establece que las personas humanas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben acreditar domicilio legal en la República, no siendo requisito que deban ser argentinas.
- El artículo 99 prescribe que las sociedades que exploten los servicios de transporte aéreo argentino deben tener las siguientes exigencias: 1) **Tener domicilio permanente de la empresa en la República**, 2) **El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas humanas con domicilio legal en la República**; 3) **El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos con domicilio legal en la REPÚBLICA ARGENTINA**. Así se diferencia del anterior artículo que estipulaba que **“las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben ser argentinas y mantener su domicilio real en la República.”**
- El nuevo art. 102 establece que **“los servicios de transporte aéreo regular o no regular serán ejecutados por empresas autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional”** y que **“El procedimiento para la tramitación de las autorizaciones será fijado por la autoridad competente de manera eficaz y digitalmente y deberá prever la posibilidad de prórroga de los plazos de estas autorizaciones.”**
Así, se deroga el anterior requisito de la **“audiencia pública”** para **“analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios”**.

artículo 29 bis, 128 bis, 130 bis, (iii) a su vez, se sustituye el nombre del Capítulo IX del Título IV (“Locación de aeronaves”) por “Contratos sobre aeronaves”; el Capítulo VI del Título VI (“Suspensión y extinción de las concesiones y autorizaciones”) por “Suspensión y extinción de las autorizaciones”; y (iv) se deroga la Sección E (artículos 125, 126, y 127).

- El artículo 104 del Código Aeronáutico establece que **“La autorización para operar en una ruta no importa exclusividad. Las autoridades competentes promoverán reglas de sana competencia, conforme los principios de libertad de mercado”**.
- Por otra parte, el nuevo artículo 106 dispone, sobre el personal que presta funciones aeronáuticas, que **“...deberá ser argentino...”**, pero que **“El Poder Ejecutivo Nacional podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.”**
- El artículo 109 del Código Aeronáutico establece que **“Las tarifas son libremente dispuestas por las empresas y sin ninguna restricción... (...)”**
- El artículo 128 bis prescribe: **“ El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará y llevará adelante una política de aviación civil que permita su crecimiento, bajo los principios de la seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros estados. En el marco de los permisos aerocomerciales internos e internacionales, la República Argentina fomentará entre los operadores aerocomerciales nacionales y extranjeros el libre acceso recíproco a los mercados aerocomerciales y la conectividad internacional y de cabotaje.”**
- Asimismo, se persigue un mayor control sobre las aeronaves (registro, documentación) y se prevé el dictado de reglamento general de infracciones de la aviación civil.
- Por último, respecto a la autoridad aeronáutica, establece que actualmente está ejercida la Administración Nacional de Aviación Civil, pero que podrá ser reemplazada o sustituida por el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional.

3. Capítulos 3 y 4 - Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas

Respecto al tercer Capítulo (Modificación a la Ley 26.412”), se modifica el artículo 4°, autorizándose la cesión, parcial o total, del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A. y de sus empresas controladas, a los empleados de las respectivas empresas de conformidad con el Programa de Propiedad Participada.

Y, por otro lado, se deroga el artículo 9° de dicha ley, que prescribía el Estado nacional no podrá ceder la mayoría accionaria de la sociedad, la capacidad de decisión estratégica y el derecho de veto en las decisiones de la misma.

Respecto al cuarto Capítulo (“Modificación a la Ley 26.466”), se sustituye el artículo 5°, autorizándose la cesión total o parcial de las acciones representativas del capital social a los trabajadores de las empresas Aerolíneas Argentinas Sociedad Anónima y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur Sociedad Anónima y de sus empresas controladas (Optar S.A., Jet Paq S.A., Aerohandling S.A.) de conformidad con el Programa de Propiedad Participada. Se estipula que la cesión de los nuevos derechos se prorrateará entre los empleados que decidan participar en dicho programa de ampliación y que los empleados que participen de más de una de estas empresas deberán optar por su participación en una sola de ellas.

- * - * - * - * - * -

Nicholson y Cano Abogados
San Martín 140, 2°, 5°, 6°, 14°, 22°
C1004AAD - Buenos Aires - Argentina

