

REVISTA *de*

Derecho Privado

SALA DE DERECHO CIVIL

INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS JURIDICAS (IDI-CJ)
UNIVERSIDAD BLAS PASCAL - CÓRDOBA, ARGENTINA

Año 9 · Nro. 9 · Diciembre 2022 // ISSN (Versión impresa): 2362-5325

REVISTA *de* **Derecho Privado**

Consejo Editorial

- **Director: Domingo Antonio Viale** (UNC - UBP)
- **Director asociado: Alejandro E. Freytes** (UNC - UBP)
- **Secretario: Guillermo C. Ford Ferrer** (UBP - UCC)

Consejo Científico

- **Juan Manuel Aparicio** (UNC - UBP - AND)
- **Néstor Pisciotta** (UBP)
- **María Cristina Plovanich** (UNC - UBP)
- **Ricardo Francisco Seco** (UCC - UBP)
- **Carlos Echegaray de Maussion** (UNC - UBP)
- **José Carlos Fernández Rozas** (UNIDROIT - IHLADI)

Diseño y Diagramación

- **Mauricio Tagliavini, DG**

La Revista de Derecho Privado es una publicación anual con referato realizada por la Sala de Derecho Civil del Instituto de Investigación en Ciencias Jurídicas (IDI-CJ) de la Universidad Blas Pascal UBP.

El Consejo Editorial agradece a todos los evaluadores que intervinieron en la revisión de los artículos presentados en este número.



Copyright © 2022 by Editorial UBP
 Todos los derechos reservados

Director
 Néstor Pisciotta
 Av. Donato Álvarez 380
 CP X5147ERG Argüello, Córdoba
 Argentina
 Tel: 54 (0351) 414-4444
 Para mayor información
 contáctenos en www.ubp.edu.ar
 O vía e-mail a: editorialUBP@ubp.edu.ar

Publicación editada e impresa en
 Córdoba, Argentina

La reproducción de esta revista,
 ya sea total o parcial, en forma idéntica
 o con modificaciones, escrita a máquina
 por el sistema Multigraph, mimeógrafo,
 impreso, etc., que no fuera autorizada por
 Editorial UBP, es violatoria de derechos
 reservados. Su infracción está penada por
 las leyes 11.723 y 25.446.

Toda utilización debe ser solicitada con
 anterioridad.

Revista Derecho Privado

Publicación anual de la Sala de Derecho Civil del Instituto de Investigación en Ciencias Jurídicas (IDI-CJ) de la Universidad Blas Pascal.

E-Mail: carrerasjuridicas@ubp.edu.ar

ISSN (Versión impresa): 2362-5325

La Revista Derecho Privado no se responsabiliza por las opiniones vertidas en los artículos firmados, cuyas ideas responden exclusivamente a sus autores.

ÍNDICE

ARTÍCULOS DE DOCTRINA

LA DESESTIMACIÓN DE LA PERSONA COMO PRINCIPIO CUYOS EFECTOS SE PROPAGAN A TODAS LAS PERSONAS JURÍDICAS PRIVADAS <i>THE DISMISSAL OF THE PERSON AS A PRINCIPLE WHOSE EFFECTS SPREAD TO ALL PRIVATE LEGAL ENTITIES</i> Francisco Junyent Bas, Beatriz Junyent Bas de Sandoval	11
---	----

FUENTES DE LA REVISION CONTRACTUAL

SOURCES OF CONTRACT REVIEW

Alejandro E Freytes	21
----------------------------------	----

EL VIRUS PANDEMICO COVID 19 EN EL MARCO DEL PRINCIPIO

PRECAUTORIO. LAS RESPONSABILIDADES QUE DERIVAN DE LA ACTIVIDAD DE LOS LABORATORIOS

THE COVID 19 PANDEMIC VIRUS IN THE FRAMEWORK OF THE PRINCIPLE PRECAUTIONARY.

THE RESPONSIBILITIES THAT DERIVE FROM THE ACTIVITY OF THE LABORATORIES

Tomás Guillermo Rueda	37
------------------------------------	----

EL EFECTO PERSONAL O EXPANSIVO DE LOS RECURSOS EN LAS RELACIONES JURIDICAS LITICONSORCIALES Y SU INCIDENCIA EN LA EJECUCIÓN DE SENTENCIA

THE PERSONAL OR EXPANSIVE EFFECT OF THE RESOURCES IN THE LITICONSORTIAL LEGAL RELATIONS AND ITS IMPACT ON THE EXECUTION OF THE JUDGMEN

María Noel Claudiani	46
-----------------------------------	----

PROYECTOS LEGISLATIVOS

PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO LATINO AMERICANO

ASOCIACION LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

ALADA

PROYECTO DE CODIGO AERONAUTICO LATINO AMERICANO (Versión 2022)	59
--	----

*ARTÍCULOS
DE DOCTRINA*

LA DESESTIMACIÓN DE LA PERSONA COMO PRINCIPIO CUYOS EFECTOS SE PROPAGAN A TODAS LAS PERSONAS JURÍDICAS PRIVADAS¹

THE DISMISSAL OF THE PERSON AS A PRINCIPLE WHOSE EFFECTS SPREAD TO ALL PRIVATE LEGAL ENTITIES

Francisco Junyet Bas² Beatriz Junyet Bas de Sandoval³

RESUMEN:

La técnica de la Personalidad Jurídica diferenciada y de la limitación de la responsabilidad constituyen “la causa final contractual o de actuación” que consiste en la ordenación a la titularidad de una hacienda empresarial verdadera. La teoría orgánica implica que la persona jurídica se construya a través de órganos con diversa competencia que la administran, la gobiernan y la fiscalizan expresando su voluntad tanto interna como externamente. El art. 144 del CCCN recibe el texto del art. 54 ter de la LGS y dispone que la “la actuación (de la persona) que esté destinada a la consecución de fines ajenos a la persona jurídica, constituya un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe o para frustrar derechos de cualquier persona se imputa a quienes a título de socios, asociados, miembros o controlantes directos o indirectos la hicieron posible quienes responderán solidaria e ilimitadamente por los perjuicios causados”. De allí que, el mal uso o el abuso de la estructura jurídica conduce a la construcción de la teoría de la desestimación de la personalidad. El CCyC regula el principio de la Personalidad Diferenciada (art 143) como regla general y la inoponibilidad o desestimación de la Personalidad como un instituto de excepción cuando se presentan los requisitos descriptos por la norma (art 144) pero se propaga su aplicación -en forma general- a todas las Personas Jurídicas Privadas, incluso a las asociaciones. Esta propagación implica que en caso de que la actuación esté destinada a la consecución de fines ajenos a la persona jurídica, o constituya un recurso para violar la ley, el orden público, la moral o la buena fe o para frustrar derechos de cualquier persona, responderán solidaria e ilimitadamente socios, asociados, miembros o controlantes directos o indirectos que lo hicieron posible. La teoría de la desestimación tiene su correlato en el derecho norteamericano con lo que se denominó el “disregard of legal

1 NOTA DEL EDITOR: Ponencia de los autores presentada En las XXVI Jornadas Nacionales De Derecho Civil. Publicado con autorización del Dr. Francisco Junyet Bas

2 Dr. en Derecho y Ciencias Sociales. Profesor Titular de Derecho Concursal y Cambiario y de Derecho del Consumidor en la Facultad de derecho de la Universidad Nacional de Córdoba. fjunyentbas@hotmail.com

3 Profesora Adjunta de Derecho Privado I -Parte General- y Derecho Privado VII -Daños- en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba

entity" construcción jurisprudencial que significaba dejar de lado la personalidad jurídica de la corporations, únicas sociedades con división patrimonial y limitación de responsabilidad y de allí la imputación aditiva a los socios, asociados y controlantes tornándolos responsables solidaria e ilimitadamente por los daños y perjuicios.

Dentro de los supuestos encontramos la simulación ilícita, el fraude, el abuso del derecho como conductas que implican la sanción a los que hubieran realizado, extendiéndose esta imputación a toda persona jurídica. El abuso de la personalidad jurídica también se refleja específicamente en la alternativa de la extensión de la quiebra reglada en el art. 161 de la L.C.

ABSTRACT

The technique of the differentiated Legal Personality and the limitation of liability constitute "the final contractual or action cause" that consists of the management of the ownership of a true business estate. The organic theory implies that the legal person is built through bodies with diverse competences that administer, govern and supervise it, expressing their will both internally and externally. The art. 144 of the CCCN receives the text of art. 54 ter of the LGS and provides that the "action (of the person) that is intended to achieve purposes unrelated to the legal person, constitutes a resource to violate the law, public order or good faith or to frustrate rights of any person is imputed to those who as direct or indirect partners, associates, members or controllers made it possible, who will be jointly and severally liable for the damages caused." Hence, the misuse or abuse of the legal structure leads to the construction of the theory of the rejection of personality. The CCyC regulates the principle of the Differentiated Personality (art 143) as a general rule and the unenforceability or dismissal of the Personality as an exceptional institute when the requirements described by the norm are presented (art 144) but its application is propagated -in the form general- to all Private Legal Entities, including associations. This propagation implies that in the event that the action is intended to achieve purposes unrelated to the legal person, or constitutes a resource to violate the law, public order, morality or good faith or to frustrate the rights of any person, The direct or indirect partners, associates, members or controllers who made it possible will be jointly and severally liable. The theory of dismissal has its correlate in North American law with what was called the "disregard of legal entity" jurisprudential construction that meant leaving aside the legal personality of corporations, only companies with equity division and limitation of liability and from there the additive imputation to the partners, associates and controllers, making them jointly and severally liable for damages and losses. The abuse of legal personality is also specifically reflected in the alternative of the extension of bankruptcy regulated in art. 161 of the L.C.

PALABRAS CLAVE: Personalidad jurídica, desestimación, concursos, responsabilidad.

KEY WORDS: Legal personality, dismissal, bankruptcy, responsibility.

I. La inoponibilidad de la persona jurídica

El nuevo CCyC ha incorporado a la parte general de la persona jurídica, la figura de la desestimación de la personalidad que fuera reglada en la LSC mediante la incorporación por ley N° 22.903, del art. 54 *ter*⁴, y que fuera motivo de numerosos abordajes doctrinarios y jurisprudenciales.

En esta línea, el legislador ha considerado que el “abuso de la persona jurídica”, como conducta reprochable que desvía los fines de su constitución, merece convertirse en una directiva general, cuestión altamente opinable.

Así, esta figura se encuentra reglada en el art. 144 que estipula: *“La actuación que esté destinada a la consecución de fines ajenos a la persona jurídica, constituya un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe o para frustrar derechos de cualquier persona, se imputa a quienes a título de socios, asociados, miembros o controlantes directos o indirectos, la hicieron posible, quienes responderán solidaria e ilimitadamente por los perjuicios causados. Lo dispuesto se aplica sin afectar los derechos de los terceros de buena fe y sin perjuicio de las responsabilidades personales de que puedan ser pasibles los participantes en los hechos por los perjuicios causados”*.

En consecuencia, las notas que hacen procedente la inoponibilidad de la personalidad jurídica son las siguientes:

- a) La constitución o actuación destinada a la consecución de fines ajenos a la persona jurídica⁵, y/o
- b) Que constituyan un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe, o para frustrar derechos de cualquier persona.

La configuración de dichas conductas permite “imputar” directamente la responsabilidad a los socios, miembros, asociados y controlantes directos e indirectos que la hicieron posible.

Además, la norma establece que dicha imputación implica responsabilidad solidaria e ilimitada por los perjuicios causados, legitimando a los terceros que hayan resultado afectados a iniciar la respectiva acción de desestimación de la personalidad y consiguiendo responsabilidad de quienes hayan abusado del ente.

II. Antecedentes de la inoponibilidad de la persona, el art. 54 in fine de la ley 19.550.

El legislador societario de 1983, introdujo, mediante la ley 22.903, el tercer párrafo del artículo 54 que articula la denominada desestimación de la personalidad, lo que motivó nuevamente el debate doctrinario sobre su alcance e interpretación. Una parte de la doctrina entiende que la norma aludida introduce el instituto del *disregard of the legal entity* del derecho norteamericano.

4 “Inoponibilidad de la personalidad jurídica. La actuación de la sociedad que encubra la consecución de fines extrasocietarios constituya un mero recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe o para frustrar derechos de terceros, se imputará directamente a los socios o a los controlantes que la hicieron posible, quienes responderán solidaria e ilimitadamente por los perjuicios causados.”

5 En los Fundamentos del Anteproyecto se expresa bien que “en la actualidad este instituto se halla expresamente contemplado en la ley 19.550 de sociedades comerciales (artículo. 54, tercer párrafo) bajo el rótulo “inoponibilidad de la personalidad jurídica”. Debe hacérselo extensivo a cualquier persona jurídica privada ya que el abuso en su constitución, la desvirtuación de su finalidad, tanto genética como en la posterior dinámica funcional, constituyen manifestaciones de una utilización desviada del recurso de la personalidad que son susceptibles de producirse en cualquier clase de persona jurídica, lo cual fundamenta la previsión del instituto en un sistema general.”

Otro sector⁶, entiende que la reforma al artículo 54 no implicó la aceptación de aquella teoría anglosajona ni tampoco establecer un sistema de desestimación de la personalidad como estructura legal, sino que atacó del modo más indirecto y suave posible el tema que se iniciara con la creación del artículo 2 LSC⁷.

En una palabra, el art. 54, ter es una modalidad de la desestimación de la personalidad con las tonalidades particulares que le dio el legislador patrio.

Así, nuestro legislador ha considerado útil la regulación específica dentro del campo societario del fraude, la simulación ilícita o el ejercicio abusivo de derechos, añadiendo el fin extrasocietario como vicio propio de la figura societaria en virtud del especial medio por el cual el apartamiento de la regulación de la persona jurídica se puede conseguir.

El acierto de nuestra norma reside en haber delimitado claramente los presupuestos fácticos y haber prescripto los efectos de la errónea utilización de la personalidad societaria.

II.1. Presupuestos normativos del artículo 144

La norma en cuestión expresa que *“La actuación que esté destinada a la consecución de fines ajenos a la persona jurídica (el art 54 de LS decía extrasocietarios), constituya un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe o para frustrar derechos de terceros, se imputa a quienes a título de socios, asociados, miembros o controlantes directos o indirectos, la hicieron posible, quienes responderán solidaria e ilimitadamente por los perjuicios causados”*.

Los presupuestos del art. 144 que hacen referencia a la actuación de la Persona Jurídica son tres:

- a) Que encubra la consecución de fines ajenos a la persona jurídica.
- b) Que constituya un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe.
- c) O para frustrar derechos de cualquier persona.

II. 2. Que encubra la consecución de fines ajenos a la Persona Jurídica

Cuando la norma se refiere a la actuación, debe entenderse, como se hacía en la ley de Sociedades Comerciales, como comprensiva de cualquier acto emanado de los órganos de la sociedad en los cuales se exprese su voluntad y que tenga como víctimas a los terceros ajenos a la sociedad o a algunos de sus integrantes, cuyos derechos puedan ser violados a través de las conductas consumadas por el ilegítimo empleo de las formas societarias⁸.

Nissen entiende que el aporte más importante del art. 54 de la Ley de Sociedades, es que no limita la operatividad de la norma a los actos ejecutados en violación de la ley, el orden público o la buena fe o los derechos de terceros, sino que, ha extendido sus alcances a la actuación de quienes con la estructura societaria obtengan “fines extrasocietarios”.

6 ETCHEVERRY, Ob. cit., pag. 30

7 En similares términos se expresa Fargosi en “Notas sobre sociedades comerciales y personalidad jurídica LL_1988,E, 808...”,t, que sostiene que con la incorporación al régimen societario de la última parte del art. 54, que establece la inoponibilidad en ciertos supuestos de la personalidad jurídica, se ha concretado una política legislativa que, inaugurada con el art. 2 de la ley 19.550 en su texto originario, ha venido a acotar los alcances de dicha personalidad o, si se quiere, a desmitificarla.

8 RICARDO NISSEN, Curso de Derecho Societario, Ad-Hoc, 1998, pág. 129.

La primera situación se presentó en el caso “Macoa S.A.”⁹ en donde los fundadores de varias sociedades anónimas, ante el pedido de explicaciones de Inspección de Personas Jurídicas, adujeron haber actuado para determinado cliente para “tener en cartera” sociedades constituidas a fin de ponerlas a disposición de determinada clientela.

El tribunal consideró que el ordenamiento jurídico no puede reconocer a una sociedad constituida al sólo fin de crear un instrumento técnico totalmente vaciado de contenido, pues ello se opone a los principios que configuran la personalidad jurídica, con evidente abuso de lo dispuesto en el art. 2 de la ley 19.550.

Esto fue puntualizado en la causa “Ferrari Vasco c/ Arlington S.A.”¹⁰ donde se declaró la inoponibilidad de la personalidad de una sociedad que sin causa ilícita ni fraude, exhibía un fin extrasocietario, careciendo de toda actividad destinada a la producción o intercambio de bienes o servicios, ya que, sus dos únicos bienes (inmueble y rodado) no se destinaban a una explotación mercantil, sino al disfrute personal de quien era la única administradora y controlante de la voluntad social a pesar de no figurar como accionista. En rigor, no creemos que estos casos configuren “meros fines extrasocietarios” en el sentido que les otorga Nissen afirmando que no existe causa ilícita, ya que, resulta evidente que el carácter extrasocietario del fin buscado por los fundadores de la sociedad subvierte la causa del negocio social, tornándola antijurídica y, por ende, ilícita. Por ello, consideramos que la actuación que esté destinada a la consecución de fines “ajenos a la persona jurídica”, constituye una simulación ilícita. Así, lo entiende Otaegui¹¹ -refiriéndose al artículo 54 de la ley de sociedades-, afirmando que el encubrimiento de la consecución de fines extrasocietarios bajo la actuación de la sociedad implica, en principio, una simulación ilícita lo que está abonado por la vinculación existente entre la teoría de la penetración y de la simulación. Sin embargo, hay opiniones diversas que consideran que el art. 54, al referirse a la sociedad que encubra fines extrasocietarios no regula un supuesto de simulación, sino de abuso de derecho, pues la sociedad de marras no es ficticia sino real.

Sea la Persona Jurídica simulada o verdadera cuando la actuación encubre fines ajenos a ella, corresponde distinguir entre la simulación lícita que no es reprobada por la ley y la simulación ilícita de la ley en perjuicio a un tercero, art. 334 CCyC

Otra corriente doctrinaria afirma que la actuación de la persona jurídica que encubra fines ajenos, importa un abuso de tipo institucional consistente en la realización de fines contrarios al objeto social.

De todas formas, la actuación de la entidad que encubra fines ajenos, se refiere al caso de que, bajo la apariencia de una actuación lícita, se procura disimuladamente un fin ilícito, sea en perjuicio de un tercero, sea en violación de la ley.

II. 3. Que constituya un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe.

La actuación de la Persona Jurídica que constituya un recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe engarza con la doctrina del abuso del derecho.

9 Cam. Nac. Com., Sala C, 21/5/79, en autos “Macoa S.A. y otros”, L.L. 1979-C, 289.

10 Cám. Nac. de Com., Sala C, “Ferrari Vasco c/ Arlington S.A. y otra sobre sumario”, Doctrina Societaria y Concursal, T. VII, pag. 146.

11 OTAEGUI, Concentración societaria, Ábaco, p. 479.

Tal como lo preceptúa el artículo 10 del CCyC la ley no ampara el ejercicio abusivo de los derechos. Se considera tal el que contraría los fines del ordenamiento jurídico o el que excede los límites impuestos por la buena fe, la moral y las buenas costumbres. La violación de la ley y la buena fe, entendidas como normas imperativas tutelantes del orden público, afecta el interés general.

Obviamente debe haber una utilización desviada de la persona jurídica y no meros actos violatorios de la ley o del orden público. En una palabra, la estructura del enunciado normativo al utilizar la terminología “constituya un recurso para violar la ley...” está refiriendo indudablemente al desvío de la causa del negocio jurídico, aspecto que no siempre es suficientemente ponderado por la jurisprudencia.

II. 4. Para frustrar derechos de cualquier persona.

Por último, la actuación de la Persona Jurídica para frustrar derechos de cualquier persona, configura un negocio fraudulento, tal como los supuestos que dan lugar a la acción de Declaración de Inoponibilidad (art. 338 y 339 del nuevo CCyC), o a la ineficacia concursal, art. 118 y 119 de la ley 24.522.

III. Propagación de los efectos de la inoponibilidad a todas las Personas Jurídicas.

Una novedad que trae consigo el artículo 144, es que a pesar que la desestimación de la personalidad es un instituto de excepción que se da solo cuando se presentan los requisitos enumerados en la norma, se extiende a todas las personas jurídicas, sean sociedades, asociaciones, fundaciones, etc. imputando a quienes la hicieron posible: sean socios, asociados, miembros o controlantes directos o indirectos, quienes responderán solidaria e ilimitadamente.

Quienes hayan hecho posible estas situaciones, producen como efectos jurídicos particulares los siguientes:

- a) Imputación directa de dichos actos a los socios, asociados, miembros y/o controlantes directos o indirectos que la hicieron posible, incluidos los administradores sociales, sean o no socios, que hayan incurrido también en dicha conducta, mediante su actividad dirigenal.

Lo dicho implica que dichos socios, asociados, miembros o controlantes quedan obligados personalmente por las obligaciones de la persona jurídica, pero ello no implica que se anule la personalidad societaria o que deba disolverse la sociedad.

La inoponibilidad no implica la nulidad, tratándose de un caso de imputación aditiva entre los sujetos de derecho y los socios, asociados, miembros y/o controlantes que llevaron a cabo la conducta sancionable.

- b) Que dichas personas responden solidaria e ilimitadamente por los perjuicios causados.

Como lo sostiene Covi, “por supuesto que el corrimiento del velo y la imputación a los socios o controlantes por su accionar como tales no descartan las responsabilidades personales de que puedan ser pasibles los participantes en los hechos por los perjuicios causados. Esa responsabilidad, entendemos, puede ser reclamada por los otros integrantes de la persona jurídica perjudicados por el accionar de una administración frau-

dulenta o de un obrar ilícito.¹²

Así lo resolvió la Sala D de la Cámara Nacional en lo Civil en el caso “Sindicato Único Portuarios Argentinos” en donde el tribunal allanó la personalidad de un nuevo sindicato creado por todos los afiliados de un anterior sindicato de la misma denominación y dirigido por el mismo secretario general que había sido declarado en concurso civil¹³.

IV. Desestimación de la personalidad jurídica y extensión de la quiebra. IV. 1. Las alternativas de extensión.

Hemos explicado en los párrafos anteriores que la desestimación de la personalidad fue un instituto que se originó en la jurisprudencia y muy especialmente en el ámbito concursal mediante la extensión de la quiebra, tal como sucedió en el citado caso “Swift”. Tal como lo pone de relieve Truffat¹⁴ y lo hemos recordado en reiteradas oportunidades la extensión de la quiebra constituye un medio de recomposición patrimonial que en las figuras sacionatorias del art. 161 contienen una fuerte reminiscencia de “la teoría del disregard” y, como es obvio, la sensación de tratarse de una respuesta legal al fraude.

La extensión de quiebra constituye un medio de incrementar el activo liquidable, en un proceso falencial, para su reparto entre los acreedores que se encuentran insatisfechos como consecuencia del estado de insolvencia de su deudor.

El instituto constituye un procedimiento mediante el cual los efectos de una quiebra originaria o principal, se trasladan en forma “refleja” a quien, en un primer momento aparece como un tercero ajeno, con la sola comprobación de algunas de los extremos legales establecidos en la ley.

La ley concursal, al admitir la extensión de la quiebra, acude a la penetración de la persona jurídica, pues en los tres casos de extensión de quiebra que contempla el art. 161, se trata de ir más allá del velo de la personalidad jurídica para determinar quien o quienes se valen de este recurso técnico que el derecho reconoce para fines no queridos por la ley.

Así, el inc. 1º encara el caso de la apariencia de la actuación de la persona jurídica, o sea, que este supuesto pivotea sobre la imputación de las consecuencias dañosas del testarfero al auténtico “maitre”, de manera tal que se configura un genuino caso de conducta torpe que abusa de la personalidad societaria.

El inc. 2º hace referencia al abuso de control, o sea, al desvío del interés social en el ámbito de los grupos económicos. En esta hipótesis lo ilícito es el control torpe, es decir, el desvío indebido del interés social de la controlada sometiéndola a una dirección unificada en interés de la controlante o del grupo económico del que forma parte.

El inc. 3º regla la denominada “confusión patrimonial inescindible” que se configura cuando, pese a la existencia formal de personas distintas, los activos y pasivos han sido utilizados de forma promiscua conformando una verdadera unidad patrimonial no pudiendo determinarse la titularidad del patrimonio, como consecuencia de esa confusión,

12 CROVI, Daniel, comentario al art 144 en Código Civil y Comercial de la Nación comentado, Edit Rubinzal Culzoni, Buenos Aires 2014, pág.584

13 Cám. Nac. Civ., Sala D, E.D. 36-407

14 TRUFFAT, Daniel Edgardo, Sobre la extensión de Quiebra, Diario La Ley del 08/09/04, pag. 1/7. 14 JUNYENT BAS, Francisco y MOLINA SANDOVAL, Carlos, Ley de Concursos y Quiebras, Comentada, Lexis Nexis, 2003, Tomo II, pag. 280.

y no siendo posible admitir la presencia de personas jurídicas diferenciadas.

El artículo 161 de la L.C. da la facultad al juez de hacer a un lado el velo para poder penetrar e indagar quienes son sus componentes y si se ha beneficiado con las actuaciones sociales fraudulentas decretarles la quiebra.

De lo dicho se sigue que, los institutos contemplados en el art. 54 último párrafo, y art. 161, comparten presupuestos fácticos y jurídicos de gran semejanza, pero los requisitos de procedencia y efectos resultan diferentes.

Ambas figuras tienen presupuestos tomados del derecho común, como simulación, fraude, abuso del derecho, buena fe, realidad económica, lo que no autoriza a una equiparación, en atención a sus diferencias en cuanto a su regulación, a su finalidad, su aplicación, aspectos prácticos y demás diferencias procedimentales.

IV. 2. Diferencias entre la extensión de la quiebra y la desestimación de la personalidad.

Atento la raíz común de la desestimación de la personalidad del art. 54, ter de la ley 19.550 y la extensión de la quiebra reglada en el art. 161 de la L.C., resulta necesario delinear las principales diferencias.

La primera distinción radica en su finalidad.

Así, la extensión de la quiebra persigue la declaración falencial de un tercer sujeto distinto del quebrado, incorporando un nuevo patrimonio, ya sea formando una masa única¹⁵ con el patrimonio del fallido o simplemente mediante la separación de masas art. 168 L.C.¹⁶¹⁷.

Por el contrario, en la desestimación de la personalidad se pretende la imputación directa a los socios o controlantes que utilizaron abusivamente la personalidad societaria desviando la causa-fin del contrato plurilateral de organización que dio nacimiento al sujeto de derecho diferenciado.

En segundo lugar, la extensión de la quiebra requiere la existencia de otro procedimiento falencial, la de la controlada o abusada y el cumplimiento de una serie de requisitos, estando sometida a la competencia del juez de la quiebra.

A su vez, la acción del art. 54 de la L.S. constituye una acción declarativa que no depende de un proceso previo, y cuya competencia dependerá de la acción principal a la que acceda.

En tercer lugar, la extensión de la quiebra tiene como consecuencia directa la incorpo-

15 Art. 167 LCQ.- Masa Única: La sentencia que decrete la extensión fundada en el art. 161, inc. 3, dispondrá la formación de masa única. . También se forma masa única cuando la extensión ha sido declarada por aplicación del art. 161, incs. 1 y 2 y se comprueba que existe confusión patrimonial inescindible. En este caso, la formación de masa única puede requerirla el síndico o cualquiera de los síndicos al presentar el informe indicado en el art. 41. Son parte en la articulación los fallidos y síndicos exclusivamente. El crédito a cargo de más de uno de los fallidos concurrirá una sola vez por el importe mayor verificado

16 Art. 168 LCQ. Masas Separadas. Remanentes. En los casos no previstos en el artículo anterior, se consideran separadamente los bienes y créditos pertenecientes a cada fallido. Los remanentes de cada masa separada, constituyen un fondo común, para ser distribuido entre los acreedores no satisfechos por la liquidación de la masa en la participación, sin atender a privilegios. Sin embargo los créditos de quien ha actuado en su interés personal, en el caso del art. 161, Inc. 1 o de la persona controlante en el caso del art. n

17 inc. 2 no participan en la distribución del mencionado fondo común.

ración de un nuevo patrimonio, en donde los acreedores responden a la separación de masas, y, por ende, existe una verdadera subordinación legal pues, en primer lugar concurrirán los acreedores de cada una de las sociedades y, luego, sobre el remanente concurrirán los de la sociedad controlada o abusada.

En otras palabras, los acreedores de la fallida por extensión se encuentran amparados por el régimen de separación de masas, reglado en el art. 168 de la L.C.

Por el contrario, en la desestimación de la personalidad societaria los efectos patrimoniales no son "erga omnes", sino que solo afecta o beneficia a quienes están directamente involucrados en la litis donde se desestima la personalidad y en la medida del daño producido y acreditado.

Las diferencias descritas no impiden utilizar la acción de inoponibilidad de la persona jurídica contemplada en el art. 54 de la L.S. en el proceso falencial, como un mecanismo alternativo de recomposición patrimonial, y a los fines de que el dueño del negocio, el controlador o quien ha incurrido en confusión patrimonial significativa, puedan ser responsabilizados por los daños causados a esa comunidad de acreedores, tal como lo ha puesto de relieve la doctrina¹⁸.

La competencia a los fines de esta acción indemnizatoria, va a ser la del mismo tribunal donde se encuentra radicada la quiebra, debido a que estamos hablando de una acción que tiende a la recomposición patrimonial, y tanto la acción revocatoria (Art. 119 2º Párr. L.C.Q.), la acción de responsabilidad de representantes y terceros (Art. 173. L.C.Q.), tramitan ante el juez de la quiebra.-

IV. 3. Una directiva central en torno al abuso en la constitución y/o actuación de la persona jurídica

El acierto de este artículo –al igual que el del art. 54 ter de la Ley 19.550- lo constituye la descripción del fenómeno que origina las sanciones allí establecidas pues el legislador no se ha limitado al acto de constitución de la persona jurídica, ni se remonta al origen del ente para tornar aplicable la norma, sino que la expresión "actuación" debe entenderse también como comprensiva de cualquier acto emanado de los órganos de la persona jurídica en los cuales se exprese su voluntad y que tenga como víctimas a los terceros ajenos a ella o a algunos de sus integrantes, cuyos derechos puedan ser violados a través de las conductas consumadas por el ilegítimo empleo de la personalidad jurídica.

Es de notar que la violación de la ley entendida como norma imperativa tutelante del orden público, afecta el interés general, mientras que la violación a la buena fe agrede, en principio, un interés particular.

En esta línea, Otaegui destaca que la actuación de la persona jurídica que constituya un recurso para violar la ley, el orden público, la buena fe o los derechos de terceros, se refiere al caso en que se utilice a la personalidad jurídica en detrimento de un interés general o particular, extendiéndose la responsabilidad de la persona jurídica a sus miembros¹⁹.

18 MOLINA SANDOVAL, Carlos, La desestimación de la personalidad jurídica societaria, Avaco, 2002.

19 OTAEGUI, Julio, Anomalías Societarias, Advocatus, p. 109

En definitiva, la norma en comentario contempla la inoponibilidad de la personalidad jurídica en un doble sentido: a) la imputación diferenciada, esto es, atribuyendo la actuación al miembro del ente en su propia persona. b) la limitación de la responsabilidad, debiendo responder el miembro ilimitada y solidariamente por los daños causados²⁰.

Finalmente, cabe destacar que su aplicación debe hacerse con criterio restrictivo. Ello importa que los incumplimientos de las obligaciones legales que no tengan origen en el uso indebido de la personalidad jurídica, quedan excluidos del ámbito de aplicación de la figura.

En esta senda, destacamos que se suprime respecto del artículo antecesor la expresión “mero” relativa al recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe o para frustrar derechos de cualquier persona de modo de aclarar la interpretación relativa a su campo de actuación. En efecto, aquellas actuaciones que no puedan considerarse completamente ajenas a los fines de la persona jurídica, pero no obstante se enderecen manifiestamente a la frustración de los derechos de terceros quedan comprendidas en el artículo aunque no sean un “mero” recurso a tales fines.

El artículo aplicable a las sociedades dado su carácter de indudable orden público, hoy incorpora un segundo párrafo relativo a los derechos de los terceros de buena fe, como los acreedores sociales, que no pueden verse perjudicados por las decisiones jurisdiccionales de cada caso concreto en que se aplica la figura.



20 ALONSO, Juan Ignacio, GIATTI, Gustavo Javier, “Título II: Persona Jurídica. Capítulo 1: Parte General”, en Código Civil y Comercial de la Nación comentado, RIVERA, Julio César, MEDINA, Graciela (Directores), ESPER, Mariano (Coordinador), Tomo I, La Ley, Buenos Aires, 2014, p. 404.

FUENTES DE LA REVISION CONTRACTUAL¹

SOURCES OF CONTRACT REVIEW

Alejandro E Freytes²

RESUMEN:

En nuestra sociedad los contratos se ven afectados por frecuentes emergencias, cambios y transformaciones que suelen ser vertiginosos y obligan a un continuo repensar acerca de sus contenidos, contornos y funciones. En ese marco, muchas veces se impone una adecuación, una corrección del contenido para reanalizar el sinalagma funcional alterado por factores externos, para salvar el equilibrio económico del negocio o el sentido práctico que cimentó su concertación.

La primera vía indicada -obviamente la más conveniente porque supone la autocomposición de intereses entre las mismas partes y evita la intromisión autoritaria de terceros es la readecuación convencional, la segunda, inevitable si fracasa de la anterior, supone que el tribunal someterá el negocio a un nuevo examen para enmendarlo, corroborando si es aún posible a través de la integración de sus cláusulas, reconstruir la función concreta del contrato y verificar si todavía puede satisfacerse el equilibrio prestacional que impulsó a las partes a contratar.

Las facultades judiciales deben ser amplias, aunque no ilimitadas; por ejemplo, modificar algunas cláusulas sin imponer un nuevo contenido distinto del originario, alterar las modalidades de ejecución, adecuar la contraprestación, prorrogar los plazos de cumplimiento, etcétera. Estos poderes judiciales deben utilizarse con cautelosa prudencia, inspirados en el respeto a la fuerza obligatoria de las convenciones contractuales, que sólo admite derogaciones puntuales y excepcionales, siempre inspiradas en parámetros de equidad, razonabilidad y, fundamentalmente, en respeto al principio cardinal de buena fe.

La doctrina italiana más reciente ha señalado con acierto que la adecuación, impuesta por la ley, solicitada por las partes o utilizada por el juez, intenta ajustar el contrato para salvarlo, haciéndolo flexible y evitando la rigidez que impone la cancelación por vía de los remedios ablativos.

ABSTRACT

In our society, contracts are affected by frequent emergencies, changes and transformations that are usually vertiginous and force a continuous rethinking of their contents, contours and functions. In this framework, an adaptation is often imposed, a correction of the content to

¹ Ponencia para la Comisión IV Contratos, XXVIII Jornadas Nacionales de Derecho Civil, Mendoza, 22 a 24 de septiembre de 2022.

² Abogado (UNC 1983), Escribano Publico Nacional (U. de Morón, 1995), Doctor en Derecho y Ciencias Sociales (UNC 2008), Especialista en Contratos y Daños (U. Salamanca, España 2015), Prof. Titular Regular de Derecho Privado III, Facultad de Derecho, Universidad Nacional de Córdoba. Prof. Titular de Derecho Civil III y Derecho Notarial II, Universidad Blas Pascal, Córdoba. Ex Secretario Académico de la Facultad de Derecho de la UNC. Miembro de Número de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba (2022). afreytes@fibertel.com

reanalyze the functional synalgma altered by external factors, to save the economic balance of the business or the practical sense that cemented its agreement.

The first indicated route -obviously the most convenient because it supposes the self-composition of interests between the same parties and avoids the authoritarian interference of third parties- is the conventional readjustment, the second, inevitable if the previous one fails, supposes that the court will submit the business to a new examination to amend it, confirming if it is still possible through the integration of its clauses, reconstruct the specific function of the contract and verify if the balance of benefits that prompted the parties to contract can still be satisfied.

Judicial powers must be broad, although not unlimited; for example, modifying some clauses without imposing a new content different from the original, altering the execution modalities, adjusting the consideration, extending the terms of compliance, etc. These judicial powers must be used with cautious prudence, inspired by respect for the binding force of contractual conventions, which only admits occasional and exceptional derogations, always inspired by parameters of fairness, reasonableness and, fundamentally, in respect of the cardinal principle of good faith.

The most recent Italian doctrine has rightly pointed out that the adequacy, imposed by law, requested by the parties or used by the judge, tries to adjust the contract to save it, making it flexible and avoiding the rigidity imposed by cancellation through ablative remedies.

PALABRAS CLAVE: Contratos, revisión contractual, readecuación convencional.

KEY WORDS: Contracts, contractual review, conventional readjustment.

I. La fuerza obligatoria del contrato y los límites a la autonomía privada

El contrato es un instrumento de la autonomía privada, una de las formas más sublimes de ejercerla, su expresión más amplia y genuina, pues los particulares no sólo pueden crear vínculos recíprocos a través del negocio, sino que incluso están habilitados para fijar su contenido.

La autonomía privada es la potestad que el ordenamiento jurídico brinda a los particulares para que regulen sus intereses y satisfagan sus necesidades, creando a través del contrato normas de carácter vinculante.

Ese poder de autogobierno de intereses y necesidades jurídico-patrimoniales está contemplado en el art. 959 del Código Civil y Comercial inspirado en el art. 1197 del Código de Vélez y en la regla del art. 1134 del Código Napoleón declarando el efecto vinculante del acuerdo y su invariabilidad en el tiempo salvo que medie convenio de partes en contrario o expresa previsión de la ley³.

De ese modo, el contenido del contrato adquiere naturaleza preceptiva o reglamentaria, pues consiste en la formulación de una norma que emerge de la libre voluntad de las partes. El ordenamiento jurídico autoriza a los contratantes a darse reglas, y al mismo

³ LÓPEZ DE ZAVALÍA, F., Teoría de os contratos. Parte Especial, Tomo IV, Bs. As, Zavalia, 1985, p. 21, “[...] el art. 1197 del C. Civil acuerda fuerza vinculatoria no a la voluntad de las partes, sino a las convenciones hechas por ellas, es decir a las cláusulas del contrato, a su contenido preceptivo”.

tiempo les reconoce fuerza vinculante, elevando al acuerdo celebrado al mismo nivel de la ley, por lo que, en definitiva, la autonomía a través del derecho, genera una norma que permite al negocio producir efectos jurídicos que le son propios.

El principio de autonomía se completa y complementa con el de fuerza obligatoria del contrato pues una vez que las partes han disciplinado sus intereses haciendo uso de sus libertades -de contratar y de configuración- deben necesariamente someterse a lo estipulado, y quedan encadenadas a la palabra dada debiendo honrarla escrupulosamente⁴. Así, el principio *pacta sunt servanda* pilar básico del ordenamiento jurídico consagra la incondicionada fidelidad al contrato celebrado⁵, en pos de la estabilidad de las convenciones y la seguridad jurídica⁶, razón última y desiderátum del acuerdo. Nadie celebraría un contrato ante la eventualidad de que sus cláusulas puedan ser desconocidas o modificadas.

Ahora bien, el poder de autogobierno del que están investidas las partes, no es originario, absoluto, soberano ni independiente, sino derivado y heterónomo, en cuanto es conferido por el ordenamiento que regula su ejercicio, estableciendo cargas y limitaciones⁷. Es la ley el fundamento inmediato de la validez y eficacia de las reglas contractuales, no la voluntad de los contratantes. La voluntad privada por sí misma no crea derechos, lo convenido es obligatorio sólo porque el ordenamiento así lo sanciona.

Consecuencia directa de este carácter derivado que tiene el poder de autogobierno, es su naturaleza limitada. Las limitaciones se imponen tanto en interés de los particulares como en defensa del interés general. El respeto a las normas imperativas, al orden público comprensivo de disposiciones que tutelan el interés social o general, y a las buenas costumbres, -parámetro que impide incluir en el acuerdo disposiciones reñidas con la moral-son las cortapisas habitualmente señaladas a la libertad contractual⁸.

Esos valladares se instrumentan a través de requisitos del contrato, que las partes deben respetar so pena de invalidez o ineficacia del acuerdo. Los requisitos de validez condicionan el nacimiento del contrato, los de eficacia, la subsistencia del vínculo contractual.

Los primeros, se exigen al momento de la celebración (aptitud de las partes, idoneidad del objeto, ausencia de vicios del consentimiento, forma válida y causa necesaria), los

4 GAVIDIA SÁNCHEZ, J., Presuposición y riesgo contractual. Anuario de Derecho Civil, Tomo XL, n°2, Madrid, 1987, p. 573 y 575, ha dicho con erudición: "El reconocimiento de la fuerza obligatoria del contrato, y sobre todo la afirmación de que el contrato tiene fuerza de ley entre las partes, comporta al menos, dos consecuencias: de una parte, la sujeción de los contratantes a todo cuanto ha sido pactado, y de otra, la irrelevancia de lo que ha quedado fuera del reglamento contractual. La irrelevancia de lo que quedó fuera del reglamento contractual, debe ser puesto en relación con el dogma de la irrelevancia de los motivos de los contratantes y con la libertad contractual, entendida como la inadmisibilidad de vínculos no queridos o no consentidos".

5 FERRI, L., La autonomía privada, Revista de Derecho Privado, Madrid, 1969, p. 75.

6 DÍEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial, Editorial Civitas, Madrid, 1996, Tomo I, p. 52 y ss., "[...] que uno de los principios rectores del orden público económico es el de seguridad jurídica es algo que nadie puede discutir seriamente. El desarrollo de los negocios y de las transacciones sólo es posible en un ordenamiento que está dominado por la idea de seguridad [...] tal principio tiene diversas proyecciones: certidumbre del sistema normativo aplicable a un caso, certidumbre acerca del fenómeno adquisitivo, sin mutaciones retroactivas del mismo, certidumbre de los fenómenos que pueden determinar la pérdida o extinción de los derechos, y protección de la confianza razonable suscitada objetivamente por una situación jurídica"; BREBBIA, R., La frustración del fin del contrato, LL.1991-B.876, N° IX, ha dicho con elocuencia: "La norma de que los contratos [...] forman para las partes una regla a la que deben someterse como a la ley misma, tiene jerarquía de un principio general del Derecho y constituye el verdadero pilar de la vida en sociedad. Sin el respeto a la palabra empeñada no habría ninguna clase de seguridad en el tráfico jurídico".

7 GIANFELICI, M. C., "Fundamentos de la autonomía de la voluntad y de la fuerza obligatoria del contrato", Revista Concienca, Año 8, N° 11, p. 20 y ss.

8 Cfr. entre muchos otros, DÍEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., Fundamentos..., ob. cit., Tomo I, p. 123; ORGAZ, A., "Los límites de la autonomía de la voluntad", Nuevos estudios de derecho civil, Ed. Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1954, p. 348; LLAMBIAS, J. J., Tratado de Derecho Civil. Obligaciones. Editorial Abeledo Perrot, Bs. As., 1989, Tomo I, n° 184; BORDA, G., Tratado de Derecho Civil Argentino. Contratos. Editorial Abeledo Perrot, Bs. As., 1983, Tomo I, n° 45; APARICIO, J. M., Contratos. Parte General, Editorial Hammurabi, 1997, Tomo I, p. 90.

segundos, se proyectan en el tiempo y deben permanecer inalterados hasta la íntegra ejecución de lo convenido tutelando los intereses de los otorgantes.

Desde otro costado, el contrato está regido por el principio de conmutatividad en el intercambio de bienes y servicios volcados al mundo negocial.

La idea de intercambio lleva implícita la de reciprocidad o interdependencia de las prestaciones, de modo que cada una de ellas es, respecto de la otra, su contraprestación. A esa relación de reciprocidad se la conoce desde antiguo como "sinalagma", vocablo con el cual se expresa la idea de un "ligamen recíproco entre prestaciones, de una interdependencia entre ellas"⁹. Esta vinculación existe tanto en el momento de formación (sinalagma genético) como en el de ejecución (sinalagma funcional). Por ello, los contratos gratuitos, fundados en impulsos morales, filantrópicos o religiosos, carentes de sinalagma, constituyen la excepción a la regla general¹⁰.

El principio de conmutatividad se proyecta en diversas exigencias que condicionan la validez y eficacia de los contratos, consagradas en varias normas de nuestro derecho positivo:

- a) En primer término, es inválido todo desplazamiento de bienes de un patrimonio a otro si no concurre una razón o *causa* suficiente que lo justifique o le sirva de fundamento¹¹. Este requerimiento de derecho natural para las relaciones privadas de intercambio fue el primero requerido por el causalismo clásico, ante la evidente injusticia que conlleva su infracción. En nuestro derecho positivo este recaudo aparece impuesto con especial rigidez para los contratos en el art.1013 del Código Civil y Comercial.
- b) En segundo lugar, los bienes y servicios que se intercambian deben guardar entre sí el mayor *equilibrio* posible, pues cada parte debe obtener una contraprestación económicamente adecuada a la prestación que brinda¹². La tutela del equilibrio originario entre las prestaciones se esbozó en el Derecho Romano, pero su ampliación en protección de la exacta correspondencia advino por obra de los postglosadores, al formular el brocardico "*rebus sic stantibus*". En nuestro derecho positivo adquirió consagración legislativa con la Reforma de 1968 a través de la lesión subjetiva-objetiva (art. 954) y la teoría de la imprevisión (art. 1198 segunda parte), ahora consagradas en los arts. 332 y 1091 del Código Civil y Comercial, para tutelar el equilibrio prestacional originario y ulterior, respectivamente.
- c) Y finalmente, el principio de conmutatividad requiere que la prestación del deudor pueda satisfacer el *interés* del acreedor, no sólo al momento de perfeccionarse el acuerdo, sino también y muy especialmente, en toda su fase de ejecución, a riesgo que su desvanecimiento lo despoje del fin que animó a las partes a contratar.

9 GALGANO, F., El negocio jurídico, traducción de Blasco Gascó y Prats Albentosa, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 1992, p. 486.

10 DÍEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., Fundamentos..., Tomo I, p. 47, expresa: "la base del sistema económico es el intercambio".

11 DÍEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., Fundamentos..., ob. cit., Tomo I, p. 47; LARENZ, K., Derecho civil. Parte General. Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1978, p. 61. Por excepción los desplazamientos patrimoniales incausados, que se producen en virtud de hechos diferentes al contrato, se protegen a través del principio general que veda el enriquecimiento sin causa.

12 DÍEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., Fundamentos..., ob. cit., Tomo I, p. 47; GALGANO, F., El negocio jurídico, traducción de Blasco Gascó y Prats Albentosa, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, 1992, p. 488, expresa: "[...] en los contratos con prestaciones recíprocas, no existe sólo una relación de reciprocidad entre las prestaciones, también existe una específica relación de proporcionalidad entre el valor económico de la una y la otra [...] Para describir esta relación de equivalencia económica entre las prestaciones, se habla de contratos conmutativos: estos son aquellos contratos con prestaciones recíprocas que tienen la función de realizar un intercambio de prestaciones equivalentes económicamente, de donde aquellas vicisitudes, posteriores a la celebración del contrato, que modifiquen el valor de una prestación y provoquen un desequilibrio económico entre ellas, influirán en la medida de la contraprestación, o mejor, en la suerte del contrato".

En suma, el principio de conmutatividad exige contratos con prestaciones equivalentes que puedan satisfacer el interés del acreedor. Si carecen de lo primero, los remedios serán la lesión y la excesiva onerosidad sobreviniente; si adolecen de lo segundo, el recurso será la frustración del fin. Constituyen las dos caras de la medalla de la conmutatividad, y se relacionan con la base objetiva del negocio que con tanta precisión desarrolló Larenz, en el derecho alemán, perfeccionando las ideas de Windcheid y Oertmann.

II. La revisión contractual por adecuación.

Conforme los parámetros antes aludidos, el contrato acto de previsión por antonomasia, no puede –por vía de regla– verse modificado, alterado o transformado en el decurso de su ejecución, salvo disposiciones legales, convenciones particulares que lo autoricen, o resoluciones judiciales que así lo resuelvan si están debidamente fundadas.

A esa invariabilidad la imponen la seguridad del tráfico y la previsibilidad perseguida por las partes animadas por la certeza de que se cumplirán los compromisos libremente asumidos tal cual fueron pactados, valores estos que por escasos son cada vez más apreciados en los tiempos que corren.

La intangibilidad permite a las partes alcanzar el resultado que el negocio previó materializado en el exacto y fiel cumplimiento de las obligaciones y en el recto ejercicio de los derechos emergentes del convenio. Por ello, la forma natural de ejecutar el contrato hasta su conclusión, es la exacta consumación de las prestaciones convenidas.

Sin embargo, las prestaciones no siempre se cumplen conforme a lo previsto, diversas circunstancias pueden impedir que el negocio se consume oportuna e íntegramente tal cual fue concertado. Pueden surgir en la fase de gestación o en la de ejecución y provienen de múltiples factores: naturales, convencionales o legales, capaces de alterar el proyecto inicial para adecuarlo, suspender temporalmente los efectos fijados en el tipo, o en peor de los casos, extinguir el acuerdo convenido. Descartados estos últimos casos que suponen el finiquito del acuerdo, los restantes entrañan especies de revisiones por adecuación que intentan adaptar el contrato para salvarlo del desenlace final.

La revisión contractual es un reexamen del negocio para corregirlo, enmendarlo o repararlo, atendiendo a las causas que lo aquejan, aconsejando o bien imponiendo un nuevo análisis de las cláusulas otrora convenidas. Ese reexamen puede tener fuente convencional y legal/ judicial.

III. Fuentes:

1) Revisión convencional

Puede derivarse *implícita* del acuerdo, o estar expresamente pactada.

a) Como la invariabilidad del contenido no es absoluta, los contratantes -primeros y naturales intérpretes del negocio- gozan siempre de la posibilidad de reanalizar el sentido, el alcance y la composición de las prestaciones acordadas y de practicar las modificaciones o adecuaciones que su ejecución exija para un equitativo y equilibrado cumplimiento.

Esa *facultad tácita* emana del principio de autonomía que los inviste tanto de la facultad

inicial de obligarse como de la posterior de suspender, modificar, actualizar o corregir el contenido acordado; en definitiva, abordar espontáneamente una regulación posterior más acorde a sus intereses.

Tan amplia es la facultad de revisar, que incluso pueden por mutuo consentimiento modificar y hasta extinguir obligaciones y derechos a través de un nuevo acuerdo que deje sin efecto el anterior, organizando ese distracto o readecuación con efectos futuros o retroactivos según les parezca más útil en pos de no afectar seriamente las relaciones jurídicas preexistentes.

Es obvio que esta es una instancia optativa, planteada por una o ambas partes, y asumida por todas para mantener vigente el negocio hasta su efectiva conclusión.

El principio cardinal de buena fe que debe gobernar el comportamiento de los otorgantes durante la gestación y principalmente durante la ejecución, impone esta instancia de colaboración permanente durante toda la vida del negocio. Este arquetipo o modelo de conducta social que se proyecta al ámbito contractual obliga a lealtad en el trato y proceder honesto, esmerado y diligente, fidelidad a la palabra dada, respeto a la confianza suscitada entre contratantes probos. La colaboración, el cuidado, la prudencia y la protección del cocontratante, naturales derivaciones del principio de buena fe, tienen hoy un indiscutible impacto en el armazón de la relación contractual.

En este supuesto específico de adecuación espontánea, la renegociación -dado su carácter eminentemente autocompositivo- queda librado a la absoluta libertad de las partes que fijarán el procedimiento más conveniente a sus intereses para abordar y desarrollar las discusiones tendientes a salvaguardar el negocio hasta su finalización, superando aspectos conflictivos, desequilibrios o desajustes prestacionales que pudieren aparecer durante la ejecución.

Mucho más conflictivo es admitir un deber implícito de renegociar si las partes nada previeron al contratar y no se disponen hacerlo espontáneamente. Tal carga debería ser analizada con suma prudencia pues comprometería la autonomía privada y la eficacia vinculante del negocio¹³. Antes bien, cuadra señalar que a las partes corresponde un comportamiento específico -que conocen desde el inicio de la relación- y que supone estar atentas a adoptar sobre la marcha -y por ser ello lo más conveniente a sus propios intereses- una predisposición activa e ineludible a renegociar.

b) La otra versión de la instancia de revisión convencional emerge de una cláusula expresa del contrato que conviene su renegociación ante contingencias o eventos especialmente previstos para asegurar de modo compulsivo el reexamen consensuado del contenido en una instancia obligatoria. Supone un nuevo acto de la autonomía privada en pos de conservar el acuerdo adecuándolo según parámetros expresamente acordados¹⁴.

Un ejemplo clásico de la especie la constituyen las *clausulas hardship*, difundidas en la práctica del comercio internacional para corregir supuestos de alteración sustancial del

13 En contra, ALTERINI, A. LOPEZ CABANA, R. La rescindibilidad unilateral de los contratos de colaboración empresarial, LL, 1991-D-820. Más recientemente, QUAGLIA, M.C. - RASCETTI, F. Herramientas jurídicas para la pandemia y la pospandemia: la renegociación del contrato, TR La Ley, AR/DOC/1829/2020, p.4.

14 CEDRAS, J. L'obligation de négocier, en Revue trimestrelle de droit commercial et de droit économique, Paris, 1985, p. 265 y ss.

equilibrio originario de las obligaciones asumidas por las partes, previendo muchas veces la suspensión de la ejecución o la obligación de renegociar los términos del acuerdo originario¹⁵

Constituye ésta una posibilidad siempre más natural –pues son las mismas partes y no los terceros quienes la abordan y ejecutan- y de mayor justicia –por cuanto se intenta salvar al negocio- comparada con las drásticas soluciones que conducen derechamente a la extinción, como ocurre con la rescisión, la resolución, o la revocación¹⁶.

Técnicamente es una obligación de fuente convencional, no un mero deber emergente del principio cardinal de buena fe, reviste el carácter de *intuite personae*, pues no puede ser suplida por terceros –jueces o árbitros- y es una obligación de hacer que tiene por objeto impulsar una nueva negociación, mantenerse en ella y cumplir con los deberes propios para adecuar el contrato y facilitar su ejecución hasta su íntegro cumplimiento.

Es además una obligación de medios que solo impone la carga de realizar una actividad específica (revisar, renegociar) con la diligencia apropiada, independientemente de su éxito, pues no obliga a alcanzar el resultado concreto de la recomposición del original del contrato (art. 774 del CCCN). Tampoco tiene por objeto la conclusión de un nuevo acuerdo, propio del contrato preliminar de promesa (art. Art. 995 del CCCN), solamente entraña la carga de abordar y desarrollar con esmero la instancia de recomposición¹⁷.

Ahora bien, la mera incorporación a un contrato de la obligación de renegociar, no resulta suficiente, es indispensable que se acuerden algunos aspectos para hacerla operativa; así:

- a) Fijar los eventos que habiliten la revisión por las partes, por ejemplo, el incumplimiento parcial de las prestaciones, la suspensión del cumplimiento efectivo, la alteración previsible de circunstancias presumidas o convenidas al momento de contratar. Si estas causales fueron expresamente acordadas, ninguna otra podrá invocarse, ni tampoco las que el ordenamiento positivo fija para sustentar otros remedios alternativos (como la imprevisión, la frustración de la finalidad, o la nulidad)¹⁸
- b) Determinar los supuestos de hecho que habiliten la revisión, los plazos para iniciar, desarrollar y agotar el proceso de renegociación, las inconductas de las partes que supongan una violación al deber de colaboración durante su desarrollo o causen su eventual fracaso quedando entonces expeditas las vías ordinarias de ejecución.
- c) Convenir el procedimiento para llevar adelante las negociaciones, como la frecuencia de las reuniones, las constancias que den cuenta de su verificación y las posturas asumidas por los cocontratantes durante su desarrollo.
- d) Prever los medios preventivos y compulsivos de los que podrán valerse las partes para impedir el fracaso de la renegociación, por ejemplo, la suspensión temporaria del cumplimiento de obligaciones recíprocas o la aplicación de cláusulas penales que constriñan a iniciar o continuar la instancia de corrección, o que castiguen al incumplidor que se opone sin causa justificada a honrar el deber de renegociar.
- e) Finalmente, no pueden obviarse sanciones civiles, que castiguen esas inconductas

15 Es la solución propuesta por los Principios de UNIDROIT, art. 6.2.3.; los Principios del Derecho Europeo de los contratos, art. 6.1.1.1. y Proyecto de la Academia de Jusprivatistas de Pavia, art. 157.

16 SOTO COAGILA, C.A., El pacta sunt servanda y la revisión del contrato, RDCP, 2007, I, 202.

17 FRUSTAGLI, S. - ARIZA, A., La renegociación del contrato, J.A., 1992, III, p. 668

18 NICOLAU, N. La revisión y renegociación del contrato como instrumentos útiles para su adecuación a las circunstancias sobrevenidas, J.A, 2002, IV, p. 1063; es además el criterio de los Principios de UNIDROIT en el comentario al art. 6.2.3.

de la parte responsable del fracaso, fijando las indemnizaciones correspondientes por el malogro de las tratativas, como los daños y perjuicios emergentes de la frustración culpable de la adecuación o las costas generadas en la sucesiva instancia arbitral o judicial que fuera menester cursar para resolver el conflicto.

f) Como la obligación de renegociar no supone alcanzar el resultado exitoso del reajuste, reacomodamiento o revisión sustancial del contrato vigente, el resarcimiento en caso de fracaso culpable no puede comprender ese resultado que no pudo obtenerse por la renegociación frustrada. Solo se integrará con los gastos ocasionados y "perdida de chance" emergentes de esas inconductas; situación esta última representada en la probabilidad verosímil de obtener la recomposición de la relación contractual afectada. De allí que el factor de atribución que se tomará en cuenta para atribuir responsabilidad por el incumplimiento de la obligación de renegociar, será siempre subjetivo¹⁹.

2) Revisión legal/judicial

La renegociación puede también tener origen *legal* y provocar la adecuación en sede *judicial*.

Aunque *prima facie* parecería inadecuado que el negocio pudiera ser modificado o alterado por un tercero que no ha intervenido en su formación, -lo que importaría un desconocimiento del *pacta sunt servanda*, la intangibilidad de los pactos y la libertad contractual-, lo cierto es que el ordenamiento positivo en general y el nuestro en particular, admiten en determinadas circunstancias y bajo de taxativos recaudos que terceros -legisladores o jueces- puedan ordenar la readecuación contractual.

En el derecho positivo argentino no existe una obligación legal genérica de renegociar, pero hay antecedentes de normativas específicas que la previeron en casos puntuales, por ejemplo:

1. Legislación de emergencia: Durante la crisis económica financiera desatada a consecuencia del abandono del régimen de convertibilidad de la moneda nacional, el art. 11 de la ley 25.561 impuso la obligación de renegociar el contrato estableciendo que en caso de fracasar la autocomposición de intereses queden las partes facultadas para solicitar la revisión judicial. Por su parte el art. 8 del Decreto 214/2002, previo que a los contratos pesificados debe aplicárseles para el futuro el coeficiente de estabilización de referencia, dando a las partes el derecho a solicitar la revisión, si por aplicación de los índices, resultara un desequilibrio entre las prestaciones acordadas.

Estas disposiciones intentaron zanjar por vía legal los enormes desequilibrios que trajo a la economía y a los contratos en particular la sustitución del régimen de convertibilidad monetaria, imponiendo a los otorgantes una instancia previa de renegociación a la solución final y de cierre de naturaleza judicial.

2. El art. 1011 del CCCN expresa que *En los contratos de larga duración el tiempo es esencial para el cumplimiento del objeto, de modo que se produzcan los efectos queridos por las partes o se satisfaga la necesidad que las indujo a contratar. Las partes deben ejercitar su derecho conforme con un deber de colaboración, respetando la reciprocidad de las*

¹⁹ FRUSTRAGLI, S. ARIZA., A. La renegociación...ob. cit. p. 669.

obligaciones del contrato, consideradas en relación a la duración total. La parte que decide la rescisión debe dar a la otra la oportunidad razonable de renegociar de buena fe, sin recurrir en ejercicio abusivo de los derechos.

La norma equivocadamente ubicada en el capítulo 5 relativo al objeto –no obstante la absoluta ajenidad del texto con ese requisito de validez contractual-, intenta regular los efectos propios de los negocios que define como “contratos de larga duración” pese a que la extensión del plazo de vigencia de un contrato es un detalle circunstancial, variable y lábil insuficiente para erigirse en un criterio de clasificación que pueda calificarse de útil o idóneo²⁰.

Es cierto que los contratos de ejecución pospuesta, continuada o periódica tienen como rasgo característico su prolongación en el tiempo, aspecto indispensable para brindar utilidad a las prestaciones perseguidas, pero pese a ello, resulta indiferente la extensión en si misma por la que fueron concertados.

No obstante, se piensa que esa elongación les impone una naturaleza provisoria, un contenido frecuentemente mudable por las circunstancias externas que pueden incidir en su conformación. No creemos que esta característica de permanente mutación sea compatible con la exigencia de un objeto determinado o al menos determinable que impone nuestro derecho positivo interno (art. 1005 y 1006 del CCCN). De allí que aún en supuestos de convenciones de largo plazo, las partes deben determinar precisamente el objeto, ajustarse a lo convenido y cumplir lo pactado. Por eso la reformulación del contrato a consecuencia de un cambio de circunstancias externas solo es procedente si se generan los desequilibrios que habiliten los remedios sinalagmáticos que el orden positivo prevé para esos casos (imprevisión, frustración del fin), pero no por el mero carácter largo del término contractual.

Y si bien es cierto que los contratos de ejecución diferida o prolongada sin plazo de vencimiento, es decir de indeterminada duración, plantearon recurrentes cavilaciones doctrinarias y jurisprudenciales acerca de la facultad de rescindirlos unilateralmente sin causa²¹, no puede perderse vista que la solución ya está en algunos casos alcanzada por el CCCN que prevé expresamente la facultad de rescindir (por ejemplo en el suministro art. 1183, en la cuenta corriente bancaria art. 1404 inc. a), en la agencia art. 1491 y 1492), que fija plazos máximos o mínimos de concertación (concesión art. 1506 y franquicia art. 1516), y que establece el deber de preavisar si continúan ejecutándose más allá de su vencimiento inicial (agencia arts. 1492 y 1493, concesión art. 1508), convirtiéndose en negocios de plazo indeterminado.

3. El art. 1221 bis incorporado al CCCN por la ley 27.551 dispone que, *en los contratos de locación destinados a vivienda, dentro de los tres últimos meses de la relación locativa, cualquiera de las partes puede convocar a la otra, notificándola en forma fehaciente, a efectos de acordar la renovación del contrato, en un plazo no mayor a quince días corridos. En caso de silencio del locador o frente a su negativa de llegar a un acuerdo, estando debidamente notificado, el locatario puede resolver el contrato de manera anticipada sin*

20 APARICIO, J.M., Contratos. Parte General, Hammurabi, 2da edición, Bs As., 2016, tomo I, p. 461.

21 Automotores Saavedra S.A. c/ Fiat Argentina S.A. LL, 1989-B, p. 4; DE AGUINIS A. M. Rescisión unilateral, abuso del derecho y control externo, LL, 1990-A, 1015; MOLINA SANDOVAL, C. Contrato de distribución comercial: la cuestión indemnizatoria por ruptura intempestiva, Revista de Responsabilidad civil y de Seguros, tomo 2002, p. 530; FREYTES A., La rescisión unilateral y los contratos de duración, Revista de la Facultad, Facultad de Derecho, Universidad Nacional de Córdoba, 2011, Vol. II, n°2, Nueva Serie II, p. 139.

pagar la indemnización correspondiente.

La norma tiene la evidente intención de erigirse en una disposición tuitiva de los derechos del locatario habitacional, para asegurarle conocer con antelación si el contrato vigente se renovará a su vencimiento, o si vencido el plazo deberá restituir la tenencia del bien ocupado. No supone una prórroga contractual, ni una táctica reconducción que el derecho argentino nunca admitió.

Es por tanto una previsión que alude a la posibilidad de abrir entre las partes, a instancias de cualquiera de ellas, una negociación encaminada a la celebración de un nuevo contrato ante la inminente extinción del vínculo que las une por extinción del plazo originariamente convenido.

A diferencia de la renegociación clásica que supone la necesidad de revisar el contrato para corregirlo, modificarlo o adecuarlo ante variadas circunstancias, en este caso las tratativas se encaminan a la celebración de un nuevo negocio, distinto al anterior, por un nuevo plazo y condiciones.

Puede considerarse una norma de orden público de protección que resguarda al locatario para que pueda conocer antes del vencimiento el parecer del locador sobre la continuidad de la relación que los vincula²². Así, se impone a las partes una regla de conducta colaborativa, para otorgar certeza acerca de la permanencia en la vivienda con antelación al vencimiento del plazo de la locación²³.

Las negociaciones tendientes a la renovación deben iniciarse dentro de los tres meses previos al vencimiento y durar como máximo 15 días corridos para dar celeridad al procedimiento y permitir a las partes definir los cursos de acción según los resultados de las tratativas.

Hay un trato desigual y desequilibrado, y por tanto cuestionable, en la norma aludida en cuanto otorga solo al locatario el derecho de resolver sin indemnización, sin formular una previsión equivalente para el locador que también podría estar interesado en la continuidad del vínculo y en asegurarse con antelación suficiente continuar percibiendo la renta pactada.

4. Lesión: El art. 332 del CCCN al regular la lesión subjetiva-objetiva *prevé la nulidad o la modificación de los actos jurídicos disponiendo que el afectado tiene como opción demandar la nulidad o el reajuste equitativo del convenio, pero la primera de estas acciones se transforma en acción de reajuste, si este es ofrecido por el demandado al contestar la demanda.*

La primera solución -nulidad- deriva de la anormalidad del acto en su formación, en su estructura genética que lo vuelve ineficaz; la otra tiende a la revisión del contenido pactado para tornarlo equitativo, conjurar la nulidad y de ese modo corrigiendo el desequilibrio, restaurar el acto por equidad. Mientras el lesionado puede optar por cualquiera de ambas, el lesionante solo puede evitar la nulidad ofreciendo la revisión,

22 MOSSET ITURRASPE, J. El orden público y el tiempo de vigencia en la ley de locaciones urbanas 23091, LL, 1985-A, 1.

23 HERNANDEZ C., Reforma a las locaciones: el impacto de la ley 27.551, segunda parte, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, RCD 2890/2020.

que tiene efecto ope legis por su mero ofrecimiento²⁴. Es obvio que al responder puede negar la existencia de la nulidad, y subsidiariamente ofrecer la adecuación para el supuesto de que la sentencia decidiere tener por probada la lesión²⁵

La nulidad que supone la ineficacia retroactiva del acto, es relativa porque la propia ley prevé su subsanación por la modificación de lo convenido, lo que resultaría impropio de una nulidad absoluta, por tanto, no puede ser declarada de oficio, necesita de petición expresa de parte interesada. Es, además, confirmable siempre que haya cesado la causa de la que provino la nulidad (art. 393 CCCN), lo que entraña una renuncia implícita y posterior al acto lesivo de parte de la víctima.

La acción de reajuste tiene por objeto la adecuación del contrato para ajustarlo, restituir la equivalencia de las prestaciones originariamente desproporcionadas, modificando los precios para equilibrarlos, de modo íntegro y absoluto, a diferencia de lo que ocurre con la imprevisión, que cuando se corrige por revisión, solo persigue eliminar la excesiva onerosidad, debiendo el perjudicado asumir el riesgo normal del contrato.

Si el lesionado opta por el reajuste o si lo propone el lesionante al responder la demanda, las partes deben fijar los términos de la adecuación, dentro de cuyos límites se moverá la resolución judicial para respetar el principio de congruencia, respetando los valores actuales al tiempo de la oferta²⁶.

Cuando el demandante pide la nulidad agregando la indemnización de los daños que le ocasiona, y el demandado al responder no ofrece el reajuste, declarada judicialmente la nulidad no hay impedimento alguno en recibir también la petición del resarcimiento por los daños ocasionados, obviamente probados los presupuestos de la responsabilidad civil.

Por el contrario, si se declara procedente la acción de modificación del contrato por adecuación, ello supone que se ha conjurado la invalidez al usar esta vía de solución, con la consiguiente eliminación del perjuicio que entraña el acto lesivo, haciendo inadmisibles las peticiones de adicionar daños y perjuicios.

5. Imprevisión: El art. 1091 del CCCN al regular la imprevisión concede a la *parte afectada de un contrato conmutativo de ejecución diferida o permanente, cuya prestación se ha tornado excesivamente onerosa por una alteración extraordinaria de circunstancias ajena a las partes y al riesgo asumido, la posibilidad de solicitar judicial o extrajudicialmente, por acción o excepción la resolución total o parcial del contrato o su adecuación*, incluyendo en la nómina de protegidos a los *terceros a quienes se le hayan conferido derechos o asignado obligaciones incluso de un negocio aleatorio, si la prestación queda así afectada por causas extrañas a su alea propia*.

La fórmula del diseño de 2015, y en lo que aquí específicamente nos interesa, supuso un acierto en cuanto otorga al perjudicado la opción de petitionar la resolución o la adecuación según convenga a sus intereses, -superando así una vieja discusión doctrinaria y jurisprudencial desatada durante el anterior régimen del art. 1198 del

24 APARICIO, J.M. Contratos. Parte General, Hammurabi, 2016, Tomo II, p. 231.

25 MOISSET DE ESPANES, L. La lesión y el nuevo art. 954 del Código Civil, Universidad Nacional de Córdoba, Dirección General de Publicaciones, Córdoba, 1976, p. 206.

26 ROPPO, v. Il Contratto, Giuffrè, Milano, 2001, p. 895.

CC incorporado por la ley 17.711- pero al mismo tiempo trajo un retroceso al obviar el derecho de la contraparte del perjudicado a impedir la resolución ofreciendo la adecuación tal cual lo disponía el mentado precedente²⁷. Así, la suerte del contrato, que antes dependía fundamentalmente del contrario del perjudicado, ahora queda en cabeza de este último en una previsión que no guarda equivalencia y abandona el criterio de valiosos precedentes legales²⁸ e incluso era el sustentado por el art. 1061 del proyecto de reformas al Código Civil de 1998, al que inexplicablemente se dice adherir en los Fundamentos del nuevo Código

Ello, no obstante, es dable admitir que si el perjudicado pide la adecuación y su contraparte se opone, ello no impedirá al juez ordenar la resolución, si se hubiere tornado inviable la adecuación; y del mismo modo, si el perjudicado opta por pedir la resolución, el silencio de la ley no puede descartar que se ordene la adecuación a petición del contrario, si es viable salvar al negocio afectado. Lo impone el principio básico de igualdad. Además, es la forma de respetar el principio de conservación que se alcanza con la adecuación descartando la resolución que lo fulmina.

La resolución producirá la disolución del vínculo contractual con alcances *ex tunc* en contratos de ejecución diferida debiendo las partes restituirse lo que hubieren recibido en cumplimiento del acuerdo, pero generará efectos *ex nunc* en los contratos de ejecución periódica o continuada, pues las prestaciones recíprocas que se hubieren consumado en el tiempo de vigencia, tienen causa y autonomía suficientes para sobrevivir, sin verse afectadas por la extinción del ligamen contractual.

La adecuación en cambio producirá los ajustes necesarios para recomponer el contenido, haciendo desaparecer la excesiva onerosidad de la prestación afectada y respetando criterios de equidad para expurgar la injusticia que le ha insuflado el cambio de circunstancias sobrevenido durante la ejecución.

Esta reducción a la equidad de quien ofrece la adecuación deberá ir acompañada del nuevo contenido propuesto, que podrá o no contar con la conformidad del contrario, quien, a su vez, podría proponer términos y alcances diversos para la adecuación, señalando así los límites dentro de los cuales se modificará el contrato por acuerdo de partes o decisión judicial, en pos de respetar el principio de congruencia.

Nos parece inadecuada la previsión del art. 1091 del CCCN que habilita la imprevisión por vía de excepción, pues si el afectado fuere demandado de cumplimiento por su contraparte, lo correcto sería que deduzca una reconvención planteando la resolución o la adecuación, peticiones que solo caben en una contrademanda, mas no en una excepción, pues esta última se limita a impugnar la acción del contrario, pero no es el remedio hábil para provocar alguno de los efectos que supone la imprevisión: resolución o adecuación. Intentando disimular el yerro de técnica legislativa aludido, podría pensarse que se ha utilizado la expresión "excepción" en un sentido amplio como sinónimo de medio de defensa ante la petición de cumplimiento.

Finalmente, y en cuanto hace a la invocación del remedio de la imprevisión por terceros a quienes se le hubieren conferido derechos o asignado obligaciones resultantes del

27 APARICIO, J.M., Contratos. Parte General, Hammurabi, Bs. As., 2016, tomo II, p. 273.

28 Código Civil Peruano, arts. 1440 y 1441, Código Brasileiro art. 480, y Código Paraguayo, art. 672.

contrato, la norma también merece reparos. Es obvio que los simples cesionarios de derechos u obligaciones no podrían prevalerse de los remedios previstos para la imprevisión pues se quebrantaría el principio del efecto relativo de los contratos otorgando la facultad de resolver o adecuar a sujetos ajenos al vínculo contractual. Los únicos posiblemente alcanzados con esas facultades, -como continuadores de las partes- podrían ser los herederos o los cesionarios de la posición contractual.

Se ha pensado con acierto²⁹ que el antecedente seguido para esta inaudita inclusión de los terceros puede ser el art. 6.258.1 del Código Civil de los Países Bajos, mencionado en los Fundamentos del Proyecto de 1998, que observado con detenimiento alude a personas a quienes se les hubiere transmitido derechos y obligaciones, quedando equiparadas a las partes originales del negocio lo que traduce la idea de un reemplazo o sustitución propio de los herederos *mortis causae* o cesionarios de la posición contractual, a quienes se transmite en bloque todos los derechos y obligaciones que derivan del contrato, perdiendo así la calidad de terceros y adquiriendo la de legitimados a ejercer los derechos potestativos que emergen del acuerdo, entre ellos el prototípico de la imprevisión.

6. Frustración del fin. El art. 1090 del CCCN ha incrementado el elenco de los remedios sinalagmáticos en pos de rescatar la pervivencia del acuerdo evitando su extinción.

Esta contingencia particular provoca una desvirtuarían de la función concreta del contrato afectado, lesionando el interés del acreedor, y generando un desequilibrio funcional que lo autoriza a solicitar la revisión del contrato, mediante su adecuación por vía convencional o judicial, o su resolución extintiva, solo por vía judicial.

Un importante sector de la doctrina³⁰ ha sostenido con encendido fervor que la frustración del fin sólo puede provocar el último efecto señalado. El principal argumento que se ha utilizado para sustentar tal temperamento estriba en que, importando la desaparición de un elemento esencial del negocio, a saber, la causa-fin, sea que se adopte el criterio clásico o el neocausalista, si el negocio carece de uno de sus elementos esenciales no puede sobrevivir. Así, el acreedor desinteresado de la prestación sólo podría petitionar la extinción del contrato, pues cualquier intento de adecuación importaría generar un nuevo "fin contractual" y consecuentemente, un nuevo contrato.

Esta opinión, demasiado rígida, ha sido cuestionada por otro sector doctrinario³¹ que

29 APARICIO, J.M. Contratos. Parte General, Hammurabi, Bs. As., 2016, Tomo II. p. 277.

30 Es la opinión de destacados juristas: ESPERT SANZ, V., La frustración del fin del contrato, Tecnos, Madrid, 1968, p. 256 y ss., para quien la parte perjudicada puede aceptar sus consecuencias e inconvenientes y, no obstante, ejecutar todo cuanto le compete, o bien por el contrario, oponerse a la ejecución mediante el ejercicio de una acción; DÍEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., Fundamentos..., ob. cit., Tomo II, p. 899; BREBBIA, R., La frustración..., ob. cit., pág. 884; GIANFELICI, M. C., La frustración..., ob. cit., pág. 131; NICOLAU, N., La revisión y renegociación del contrato como instrumentos útiles para su adecuación a las circunstancias sobrevenidas, JA, 2002-IV-1061 y ss.; LEIVA FERNANDEZ, L., La frustración de la causa fin del contrato, LL, 2014-A Diario del 24 de febrero de 2014; además fue la posición mayoritaria en las XIII Jornadas Nacionales de Derecho Civil, Buenos Aires, 1991: "IV. Efectos [...] 3. Por mayoría: no es factible la revisión del contrato, pues al haber desaparecido los móviles (causa impulsora) que determinaron a una o a ambas partes a contratar, al acto le faltaría un elemento estructural, la causa, que es precisamente el que sirve de soporte a la prestación malograda".

31 DE AMUNATEGUI RODRÍGUEZ, C., La cláusula rebus sic stantibus, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, 2003, p. 285 y ss., manifiesta que la resolución frustra intereses de las partes, impone una serie de consecuencias no siempre apetecidas, pérdidas económicas que podrían evitarse y eventuales inconvenientes a terceros a consecuencia de la restitución de las prestaciones ya cumplidas; en el mismo sentido se pronuncian, POLO, A., Comentario a la Sentencia del TS del 17 de mayo de 1941, Revista de Derecho Privado, 1941, p. 453 y ss., defiende un nuevo principio, el de la persistencia del contrato a través de la revisión; BORDA, A., La frustración del fin del contrato, LL, 1991-E, 1452 y ss., indica que la postura contraria es equivocada pues sólo tiene en cuenta la dimensión subjetiva de la causa (el motivo determinante) y olvida la objetiva (el fin económico-social del contrato), si este último puede aún cumplirse, es doble la revisión; MOSSET ITURRASPE, J., La frustración del fin del contrato, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 1991, p. 115, indica que la revisión es el mal menor, la resolución, el mayor; debe dejarse a la "víctima de las nuevas circunstancias", la opción de seleccionar por una de ellas; si elige la primera podrá seleccionar la vía convencional o la judicial; MORELLO, A. M., Ineficacia y frustración..., ob. cit., 2ª edición, págs. 108 y ss.; REY, M. R., Teoría de la

defiende la posibilidad de revisar el negocio malogrado. Pese a que el art. 1090 del CCCN no prevé de modo expreso la adecuación, parece una solución acertada en casos puntuales.

Así, en cada supuesto corresponderá aislar este elemento eventual derivado de la voluntad de los otorgantes, y verificar si su ausencia sobrevenida priva definitivamente o no al acuerdo de su sentido originario. Esta contingencia no necesariamente ocurre: piénsese por ejemplo en la posibilidad de la frustración temporal³², cuando la prestación fuese inútil o inaprovechable si se ejecuta en el momento pactado, pero no en uno posterior, al desaparecer las causas imprevistas y sobrevenidas que malograron el fin propuesto. Situaciones de tal naturaleza darían pábulo a una suspensión temporaria de los efectos contractuales, y permitirían respetar el principio básico de conservación, a través de una adecuación del contrato modificando los plazos de cumplimiento.

Desde esa perspectiva no puede soslayarse que la norma distingue la posibilidad de una desaparición definitiva de una temporaria del propósito práctico, básico y elemental que impulsó a las partes a contratar. En el primer caso es obvio que el remedio a la afección es la solución ablativa de la resolución; en el segundo, es más apropiada la suspensión provisoria de los efectos o la revisión en beneficio del salvataje del acuerdo. Solo si la ineficacia deviene irremediable por pérdida definitiva del fin o si hubiere fracasado la revisión por adecuación, cabrá el remedio extremo de la rescisión como solución final y de cierre, por vía judicial, nunca convencional, con efectos retroactivos y variados.

Así, si al momento de producirse el hecho frustrante, el deudor no hubiere comenzado a cumplir su obligación, la retroacción será amplia, pudiendo el acreedor rechazar la prestación, exonerarse de la propia y si hubiere hecho algún pago al deudor, tendrá derecho de repetición.

Si al momento de acaecer el hecho frustrante el deudor hubiere cumplido parte de la prestación divisible a su cargo, la retroacción solo se extiende hasta el límite de lo ejecutado, pues esa porción debe estimarse provechosa y de utilidad para el acreedor. Así ocurre en contratos de ejecución continuada o periódica en los que prestaciones divisibles son factibles de cumplirse fraccionadas. Si la prestación fuere indivisible, la retroacción sería ilimitada.

Si el acreedor hubiere cumplido con la prestación a su cargo, lo ejecutado quedará firme hasta el monto equivalente a la fracción de la prestación cumplida por el deudor; sino la hubiere cumplido, deberá hacerlo en la proporción satisfecha por el deudor.

El acreedor que haya tomado conocimiento del hecho frustrante debe comunicarlo a la otra parte en tiempo oportuno, tratando de evitar las consecuencias perniciosas del malogro acaecido y peticionar la adecuación o rescisión en tiempo razonable. Estas conductas son impuestas por el deber de colaboración sustentado en el principio cardinal de buena fe.

frustración del fin del contrato, *Prudentia Juris*, Tomo 37, Editorial UCA p. 39 y ss.; SILVESTRE, N. - KING, J. C., La frustración del fin del contrato, J.A. 1991III, 851, propugnan la renegociación en virtud del principio de buena fe y de conservación del contrato. Fue además la opinión minoritaria en las XIII Jornadas Nacionales de Derecho Civil, Buenos Aires, 1991, "IV. Efectos [...] 3.a. Disidencia: la frustración del fin del contrato puede dar lugar a la revisión".

32 A estas situaciones alude el art. 1059 del Proyecto de Código Civil Unificado de 1998.

La fijación del quantum de la reparación a practicarse acaecida la frustración constituye una laguna insuperada en el del CCCN. Creemos que las consecuencias deben regirse por nuestras normas generales de responsabilidad civil³³, adecuándolas a la especial naturaleza de la vicisitud, y propugnando una reparación integral del damnificado, pero sin olvidar que éste deberá cancelar los gastos necesarios erogados por el contrario para cumplir la prestación hasta el momento del ocurrir el hecho frustrante.

Algunos piensan que la obligación de restituir los gastos está circunscripta al interés negativo, sin comprender el lucro cesante. Otros en cambio, proponen incluirlo, por ejemplo, cuando la frustración del fin acarrea daños causados ante el fracaso de otros contratos, o imposibilidad de reemprender la actividad o hacerlo en desventaja, etcétera. Por ser más consecuente con un justo reparto del riesgo contractual de un negocio que, en definitiva, resultó fallido por un contratiempo que afecta por igual a ambas partes y es ajeno a su voluntad, compartimos el primer temperamento, que podría encontrar fundamento suficiente en el enriquecimiento sin causa³⁴.

IV. Conclusión:

En nuestra sociedad –y la mayoría de los aquí presentes somos vívidos testigos de cuanto afirmo– los contratos se ven afectados por frecuentes emergencias, cambios y transformaciones que suelen ser vertiginosos y obligan a un continuo repensar acerca de sus contenidos, contornos y funciones. En ese marco, muchas veces se impone una adecuación, una corrección del contenido para reanalizar el sinalagma funcional alterado por factores externos, para salvar el equilibrio económico del negocio o el sentido práctico que cimentó su concertación.

La primeravía indicada-obviamente la mas conveniente porque supone la autocomposición de intereses entre las mismas partes y evita la intromisión autoritaria de terceros³⁵ es la readecuación convencional, la segunda, inevitable si fracasa de la anterior, supone que el tribunal someterá el negocio a un nuevo examen para enmendarlo, corroborando si es aún posible a través de la integración de sus cláusulas, reconstruir la función concreta del contrato y verificar si todavía puede satisfacerse el equilibrio prestacional que impulsó a las partes a contratar.

Las facultades judiciales deben ser amplias, aunque no ilimitadas; por ejemplo, modificar algunas cláusulas sin imponer un nuevo contenido distinto del originario, alterar las modalidades de ejecución, adecuar la contraprestación, prorrogar los plazos de cumplimiento, etcétera. Estos poderes judiciales deben utilizarse con cautelosa prudencia, inspirados en el respeto a la fuerza obligatoria de las convenciones contractuales, que sólo admite derogaciones puntuales y excepcionales, siempre inspiradas en parámetros de equidad, razonabilidad y, fundamentalmente, en respeto al principio cardinal de la buena fe.

33 ORGAZ, A., El daño resarcible, 2da edición, Buenos Aires, Ed. Omeba, 1960, n° 39 y ss.-

34 Sobre los distintos tipos de enriquecimiento sin causa puede verse con provecho, DIEZ PICAZO Y PONCE DE LEON, L., Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial, Ed. Civitas, Madrid, 1996, Tomo I, p. 105 y ss.-

35 MORELLO, A., Los contratos de larga duración y la necesidad de una renegociación permanente, LL, 1989-C-1232, Sección Doctrina, “[...] Los cambios acontecen pese a las partes, son también ellas las que deben hacerse cargo de los mismos, en forma directa, personal y primera, procurando atemperarlos y reconducir sus consecuencias en mira equitativa de la satisfacción de lo que falta de la vida del ligamen. El Juez de intervenir, lo haría tarde y siempre de modo más insatisfactorio”. Este criterio recogen los Principios de UNIDROIT (art. 6.2.3) y los PECL (art. 6.1.1.1), que regulando la excesiva onerosidad, imponen, como un efecto derivado de la buena fe, la obligación de renegociar, y establecen un procedimiento para llevarla a cabo, en vistas a la adecuación del contrato por las circunstancias sobrevenidas.

La doctrina italiana más reciente³⁶ ha señalado con acierto que la adecuación, impuesta por la ley, solicitada por las partes o utilizada por el juez, intenta ajustar el contrato para salvarlo, haciéndolo flexible y evitando la rigidez que impone la cancelación por vía de los remedios ablativos³⁷.

Es qué como alguna vez advirtió Morello con su acostumbrada elocuencia, *La vida de los contratos —como la de cada ser humano— no es lineal ni inalterable; son biografías históricas cruzadas por fracturas e interrogaciones, por vectores que hacen perder el rumbo y abrir nuevas huellas; lo dibujado en aquel ayer, se recorta hoy en un horizonte distinto y entre lo esperado y lo sucedido (Marías) muchas veces (es decir no siempre), y con mayor razón en tiempos de aceleradas mudanzas, las cosas son diferentes y, por ende, las respuestas jurídicas también deben serlo*³⁸.

36 ROPPO, V., *Il contratto*, Editorial Giuffrè, Milano, 2001, p. 1037 y ss.; GALLO, P., *Sopravvenienza contrattuale e problema di gestione del contratto*, Milano, Giuffrè, 1992, p. 442.

37 En el orden interno, es la solución adoptada por el Proyecto de Unificación de 1987 (art. 1198), el Proyecto de la Comisión Federal de 1993 (art. 1199), el Proyecto del Poder Ejecutivo de 1993 (art. 899) y el Proyecto de Código Civil Unificado de 1998 (arts. 259 y 953), que establecen la revisión por adecuación haciéndola depender de la índole del contrato, de los motivos o propósitos de carácter económico que tuvieron las partes al celebrarlo y de la factibilidad de su cumplimiento. En el orden internacional la incluyen el art. 437 del Código de Portugal, el art. 1440 del Código Civil peruano de 1984, el § 313 del B.G.B., el art. 6.1.1.1.1.2 de los PECL, que obligan a las partes a realizar negociaciones para la adecuación, el art. 6.2.3.1 de los Principios de UNIDROIT, y la ley 493 del Fuero Nuevo de Navarra, que otorga al juez la facultad discrecional de resolver entre la revisión y la resolución. La jurisprudencia ha recogido este criterio de adecuación en “Carrefour S.A. c. Kids and Co. S.R.L.”, CNCiv., Sala H, 22-9-1994, LL, 1995-C-18, y “Rinaldi Francisco A. y otro c. Guzmán Toledo Ronald y otro”, CSJN, 15-3-2007, Suplemento Especial La Ley del 21-3-2007.

38 MORELLO, A., *Los contratos: respuestas...*, ob. cit., LL, 1998-D-1354, Sección Doctrina.

EL VIRUS PANDEMICO COVID 19 EN EL MARCO DEL PRINCIPIO PRECAUTORIO. LAS RESPONSABILIDADES QUE DERIVAN DE LA ACTIVIDAD DE LOS LABORATORIOS

THE COVID 19 PANDEMIC VIRUS IN THE FRAMEWORK OF THE PRINCIPLE PRECAUTIONARY. THE RESPONSIBILITIES THAT DERIVE FROM THE ACTIVITY OF THE LABORATORIES

Tomás Guillermo Rueda¹

RESUMEN:

Lo que importa en materia de prevención es evitar el acaecimiento del daño cuya existencia es incierta, sin consideración a que el riesgo sea conocido o no. Esto último incidirá en la razonabilidad y adecuación de las medidas a adoptar para evitar que suceda el daño injustificado. En el principio precautorio, la razonable aptitud causal de la acción u omisión está medida en base al conocimiento científico y técnico reunido hasta ese momento. El principio de Precaución es también aplicable a la previsión del Libro III, Título V, Sección 2da, ajustándose las medidas a adoptar a su particular naturaleza. La Pandemia provocada por la irrupción del virus COVID 19 engarza en el supuesto del principio Precautorio y consecuentemente el riesgo que le es propio está regido por las disposiciones del mencionado Título V, del Libro III. El supuesto del virus COVID 19 autoriza la articulación de acciones judiciales tendientes a evitar la producción de un daño cuando existe una razonable previsibilidad de que se producirá a resultas de la acción u omisión provista de una razonable aptitud causal para generarlo, en función a las circunstancias científicas y técnicas que rodean el caso. La eficaz tutela constitucional y convencional de los derechos del consumidor, conlleva que las eventuales limitaciones de responsabili-

¹ Doctor en Derecho y Ciencias Sociales; Profesor Titular de Derecho de Daños y Derecho de Familia y Sucesiones de la Carrera de Abogacía de la UBP; Miembro del Comité Académico Asesor de la Carrera de Abogacía de la UBP. trueda@ubp.edu.ar

dad acordadas entre el Estado y los diferentes laboratorios, no enervan el derecho que asiste al usuario consumidor de las vacunas (elaboradas para contrarrestar los efectos perniciosos del virus), para accionar por defecto de fabricación en contra de los fabricantes y proveedores de las mismas. La aplicación de esas vacunas opera como un hecho justificado para evitar un mal mayor, y en ese entonces inevitable, como resultaba ser el fallecimiento del paciente o las consecuencias altamente gravosas para su salud (Art. 1718, CCC).

ABSTRACT

What matters in terms of prevention is to avoid the occurrence of damage whose existence is uncertain, regardless of whether the risk is known or not. The latter will affect the reasonableness and adequacy of the measures to be adopted to prevent unjustified damage from occurring. In the precautionary principle, the reasonable causal capacity of the action or omission is measured based on the scientific and technical knowledge gathered up to that moment. The precautionary principle is also applicable to the provision of Book III, Title V, Section 2, adjusting the measures to be adopted to its particular nature. The Pandemic caused by the outbreak of the COVID 19 virus is linked to the assumption of the Precautionary principle and consequently the risk that is inherent to it is governed by the provisions of the aforementioned Title V, of Book III. The assumption of the COVID 19 virus authorizes the articulation of legal actions aimed at avoiding the production of damage when there is a reasonable foreseeability that it will occur as a result of the action or omission provided with a reasonable causal aptitude to generate it, depending on the circumstances, scientific and technical information surrounding the case. The effective constitutional and conventional protection of consumer rights means that the possible limitations of liability agreed between the State and the different laboratories do not undermine the right that assists the consumer user of the vaccines (prepared to counteract the pernicious effects of the virus) , to act for manufacturing defects against their manufacturers and suppliers. The application of these vaccines operates as a justified fact to avoid a greater evil, and at that time inevitable, as it turned out to be the death of the patient or the highly burdensome consequences for his health (Art. 1718, CCC).

PALABRAS CLAVE: Pandemia, Covid 19, responsabilidad, principio precautorio, laboratorio.

KEY WORDS: Pandemic, Covid 19, responsibility, precautionary principle, laboratories.

I. Introducción

Entendemos que el tema que nos ocupa encuentra su motivación en la situación pandémica que con notable repercusión nos ha tocado transitar en distintas esferas de nuestra vida de relación y, en cierta medida, manteniendo sus efectos al presente.

En ocasión de las XXVI Jornadas Nacionales de Derecho Civil (La plata, 2017), nuestra ponencia adoptaba en una de sus conclusiones que *"El principio Precautorio encuentra acogida entre las medidas razonables invocadas en el Art. 1718, inc. b, del CCCN, sin que*

obste a ello la existencia de una acción u omisión antijurídica como requisito para legitimar la acción Preventiva estatuida en el Art. 1711, ibidem"

Vale su remisión porque entendemos que en parte es válidamente aplicable a la situación que nos ocupa este tema de las XXVIII Jornadas Nacionales.

La epidemia de COVID-19 fue declarada por la OMS una emergencia de salud pública de preocupación internacional el 30 de enero de 2020. La caracterización ahora de pandemia significa que la epidemia se ha extendido por varios países, continentes o todo el mundo, y que afecta a un gran número de personas.

Endemia, epidemia y pandemia²

Bajo este estado de situación es conveniente recordar conceptos básicos de la ciencia médica que ayudarán a encuadrar el planteo.

Así, cabe diferenciar lo que significa y conlleva una enfermedad calificada como "Endemia" de otra "Epidemia" y "Pandemia".

Endemia: una amenaza constante

Una enfermedad que tiene lugar con regularidad en determinadas regiones se denomina endémica. Cuando una enfermedad se vuelve endémica, el número de personas que se enferman permanece relativamente constante a lo largo del tiempo.

Asimismo, el número de casos es mayor que en otras áreas, pero no aumenta con el tiempo. Durante un cierto período, aproximadamente la misma cantidad de personas contraen repetidamente la enfermedad.

Un ejemplo típico es la malaria, que afecta anualmente a 300 millones de personas en todo el mundo, mayormente en los trópicos.

Ya en mayo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) predijo que el coronavirus podría convertirse en un virus endémico. Desde entonces, las variantes delta y ómicron han demostrado cuán adaptable es el virus, al igual que la gripe.

Endémico significa que tendremos que aprender a vivir con el virus en ciertas regiones y no desaparecerá.

Epidemia: solo en una región

La propagación de una enfermedad se denomina epidemia cuando ocurre con una frecuencia inusual en una determinada región y durante un período de tiempo limitado. Cuando el número de casos de una enfermedad en esa región en particular supera el nivel esperado (endémico), se denomina epidemia.

Cuando la incidencia de la enfermedad está localizada, a menudo se la denomina brote.

Una epidemia ocurre, por ejemplo, cuando cambia la virulencia de un patógeno en particular: un virus muta y se vuelve más contagioso.

² DW (made for minds) Ciencia y Tecnología." Endemia, epidemia, pandemia: ¿cuál es la diferencia?" <https://www.dw.com/es/endemia-epidemia-pandemia-cu%C3%A1l-es-la-diferencia/a-60313748>

Las epidemias también pueden tener lugar cuando las enfermedades se introducen por primera vez en un área determinada. El requisito previo es que una enfermedad se pueda transmitir de persona a persona.

Un viejo ejemplo es la viruela, que se introdujo en América con la llegada de los europeos a principios del siglo XVI. Debido a que la población indígena nunca antes había estado en contacto con los patógenos, su sistema inmunológico no pudo defenderse del virus.

Pandemia: propagación mundial

Si una enfermedad se propaga por países y continentes, los expertos se refieren a ella como una pandemia.

Esto significa sobre todo que el control exitoso de la enfermedad depende de la cooperación entre los sistemas de salud de diferentes países. No significa que una enfermedad sea particularmente peligrosa o mortal.

Según la OMS y los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) de Estados Unidos, las pandemias suelen ser causadas por patógenos o tipos de virus emergentes. Por ejemplo, pueden ser zoonosis, enfermedades que se transmiten de animales a humanos.

Si una enfermedad es nueva para los humanos, muy pocas personas serán inmunes al virus. Las vacunas tampoco están disponibles en este caso. Esto puede llevar a que un gran número de personas se contagien.

Esto es lo que sucedió con la irrupción del virus COVID 19, causando estragos y numerosos fallecimientos.

Cuán peligrosa o mortal es la enfermedad depende del virus específico y de la salud del individuo.

Incluso si, en términos porcentuales, una enfermedad es inofensiva en la mayoría de los casos, el número absoluto de enfermedades graves durante una pandemia puede ser muy alto. Esto es simplemente porque una gran cantidad de personas están infectadas con los patógenos en general.

Una enfermedad típica que asume repetidamente proporciones pandémicas es la influenza. La pandemia de influenza de 1918, también conocida como gripe española, mató entre 25 y 50 millones de personas, más que las víctimas que dejó la Primera Guerra Mundial. La gripe porcina, el virus H1N1, también provocó una pandemia en 2009.

Creemos que la Pandemia vivida con motivo de la aparición del virus COVID 19 es un supuesto que, por entrañar una situación novedosa para la ciencia médica, de incertidumbre tanto en sus causas como en sus efectos, merece ser contemplado desde la óptica del principio Precautorio.

Este principio, conforme propusimos en anterior Ponencia, está contenido en la previsión del Art. 1710, CCC, conjuntamente con el principio de Prevención.

II. Principio de precaución

Este principio es una directiva de política jurídica para la protección de intereses esenciales (la salud pública y el medio ambiente), que recomienda tomar medidas de conservación capaces de impedir la realización de un riesgo eventual, de una amenaza. Bajo tal situación, el principio de precaución consta de dos elementos esenciales: a) una constante que se refiere al hecho de tratarse de una situación de incertidumbre respecto de la existencia de un riesgo de daño grave e irreversible y b) como segundo elemento, la exigencia de tomar medidas prematuras, proporcionadas y aptas para evitar el daño sospechado

El principio de precaución no tiende a frenar el progreso ni el desarrollo sino a lograr lo que se denomina *desarrollo sustentable*, por ello las medidas que se decretan en su virtud siempre tienen carácter provisorio y son reversibles, si el avance científico demuestra la inocuidad del producto

La prevención, a su vez, refiere a los daños que provienen de riesgos comprobados, es decir, cuando su existencia está demostrada o es conocida empíricamente (al punto de que en ocasiones es posible estimar la frecuencia en que se sucede), como ocurre, por ejemplo, con el riesgo nuclear, frente al cual la incertidumbre no es sobre el riesgo que se corre sino sobre la realización del daño.

Por otra parte, la precaución se aplica a los riesgos hipotéticos, que aún no se han confirmado científicamente, pero cuya posibilidad de existencia puede identificarse a partir de conocimientos empíricos y científicos, como los que representan, por ejemplo, el desarrollo de los organismos genéticamente modificados (OGM), la nanotecnología, las emisiones de los teléfonos celulares, etc.

El principio de precaución fue incorporado en Francia con la Ley de medio ambiente conocida como Ley Barnier de febrero de 1995. A grandes rasgos sostiene que:

“El principio de precaución es aquel según el cual, la ausencia de certeza, teniendo en cuenta los conocimientos científicos y técnicos del momento, no debe prorrogar la adopción de medidas efectivas y proporcionadas, orientadas a prevenir la realización de un daño grave e irreversible al medio ambiente, a un costo económicamente aceptable”.

III: Admisión del principio de precaución en el Código Civil y Comercial de la Nación

III.1. Asimilación del principio precautorio al principio preventivo

Precisamente nuestro código civil y comercial no debe ni puede desentenderse de este principio afín, común y coexistente con el de Prevención.

Estos principios tienen por finalidad evitar el acaecimiento de daños, que podrán provenir de riesgos conocidos o no, pero en ambos supuestos está presente la incertidumbre del acaecimiento del daño.

Es por ello que debe entenderse, en el ámbito del derecho privado, que las medidas razonables (efectivas y proporcionadas), para evitar que se produzca un daño, a que alude el Art. 1710, inc. b, CCC, incluye también los supuestos de aquellos riesgos carentes de certeza, pero susceptibles de generar un daño apoyado en conocimientos científicos y técnicos; siempre procurando no frustrar la actividad.

La prevención alude al deber que nos asiste de evitar causar un daño no justificado y de adoptar medidas para evitar que se produzca un daño o disminuir su magnitud

De igual modo, no observamos incompatible que sea aplicable a los supuestos de riesgos desconocidos (como los propios del principio Precautorio). Variarán las medidas a adoptar teniendo en consideración que en un caso (Prevención) estamos frente a un riesgo conocido pero que no sabemos si acaecerá y en el otro (Precaución) nos encontramos frente a la incertidumbre de la existencia de un riesgo con sus eventuales secuelas pero que *“acorde los conocimientos científicos y técnicos del momento”* exige la adopción de medidas prematuras, efectivas y proporcionadas orientadas a prevenir la potencial realización de un daño grave e irreversible

Por ello, en las XXVII Jornadas Nacionales de Derecho Civil, propusimos que: *“El principio Precautorio encuentra acogida entre las medidas razonables invocadas en el Art. 1710, inc. b, del CCCN, sin que obste la exigencia de una acción u omisión antijurídica como requisito para legitimar la acción Preventiva estatuida en el Art. 1711, ibídem.”*

III.2. Acción Preventiva y riesgos desconocidos.

Es claro que en la pretensión preventiva nos estamos refiriendo a la posibilidad de hacer o dejar de hacer algo que con razonable aptitud causal pueda generar ese daño no justificado, es decir analizado conforme a los estándares de causalidad adecuada, teniendo en cuenta una probabilidad y sin exigir certeza del daño.

También agregamos, ahora, que la **pretensión preventiva** puede ser admitida en supuestos de presencia de estos riesgos desconocidos pero que presumiblemente exigen la adopción de medidas preventivas.

Lo que importa en materia de prevención es evitar el acaecimiento del daño cuya existencia es incierta, sin consideración a que el riesgo sea conocido o no. Esto último incidirá en la razonabilidad y adecuación de las medidas a adoptar para evitar que suceda el daño injustificado

En el principio precautorio, la razonable aptitud causal de la acción u omisión está medida en base al conocimiento científico y técnico reunido hasta ese momento

Con base a lo expuesto anteriormente, el principio de Precaución es también aplicable a la previsión del Libro III, Título V, Sección 2da, ajustándose las medidas a adoptar a su particular naturaleza.

III.3. La aplicación de estos principios respecto al virus COVID 19. Pretensión preventiva.

La Pandemia provocada por la irrupción del virus COVID 19 engarza en el supuesto del principio Precautorio y consecuentemente el riesgo que le es propio está regido por las disposiciones del mencionado Título V, del Libro III

El supuesto del virus COVID 19 autoriza la articulación de acciones judiciales tendientes a evitar la producción de un daño cuando existe una razonable previsibilidad de que se producirá a resultas de la acción u omisión provista de una razonable aptitud causal para

generarlo, en función a las circunstancias científicas y técnicas que rodean el caso.

Así y en plena expansión del virus con sus efectos perjudiciales y de desconocida secuelas a futuro, un dependiente podría ser sujeto pasivo de la acción prevista en el Art. 1711, CCC, para que adopte medidas razonables y prematuras que evite la propagación del virus en la comunidad laboral en la que se desempeña, como la propia vacunación, y sin que pueda ampararse su negativa en la previsión constitucional del Art. 19, CN.

IV. Responsabilidad por productos y la actividad de los laboratorios³

En materia de responsabilidad por productos, enmarcada en las previsiones de la ley de Defensa del Consumidor y del Código Civil y Comercial (Título 3 del Libro 3), corresponde distinguir diferentes efectos según estemos en la órbita contractual o extracontractual, como es el caso de la previsibilidad contractual (Art. 1728, CCC) que en el ámbito contractual mide su extensión resarcitoria en modo diferente según que el deudor obre con culpa o con dolo.

La responsabilidad contractual por daños derivados de productos importa la existencia de un vínculo de esa índole entre el adquirente o consumidor y el empresario demandado (fabricante, vendedor, etc.).

El daño causado por el producto puede derivar:

- a) de la lesión al interés de la prestación del consumidor. Se trata de defectos en ese producto que lo tornan inapto para el uso o fin al que estaba destinado;
- b) de la lesión a intereses del adquirente distintos de los de la prestación (extrínsecos).

En este último supuesto deviene una obligación expresa de seguridad (Arts. 5 y 6 de la Ley 24.240), alcanzados por el factor objetivo de atribución de responsabilidad (Art. 1723, CCC).

En estos casos el consumidor tiene acción contra otros sujetos que no se ha vinculado contractualmente, por imperio del Art. 40 de la Ley 24.240 (fabricante, importador), deviniendo en una responsabilidad extracontractual, procurando la reparación de daños ocasionados a su persona o bienes por los productos elaborados, incluidos conceptualmente dentro del más amplio de "cosa" (Arts. 1757, 1758, CCC y Art. 40 Ley 24.240).

En relación a los eximientes de responsabilidad por los daños ocasionados por productos elaborados, tratándose de un supuesto de responsabilidad objetiva derivada de la intervención del producto y su introducción al mercado, corresponde admitir la ausencia de responsabilidad por el hecho de la víctima, tercero extraño o caso fortuito o fuerza mayor extraña al riesgo de la actividad desplegada.

IV.2. La lesión al interés de la prestación

El supuesto se configura cuando el defecto del producto contratado lesiona el interés de prestación del consumidor, ocasionándole un daño.

Se trata de deficiencias en el producto (en el caso particular que tratamos, la vacuna

3 PIZARRO, R.D. "Tratado de Responsabilidad Civil", Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2018, 1ª ed, p 467 y ss

para contrarrestar los efectos del virus pandémico), que lo tornan inepto para el fin de su creación de acuerdo a su naturaleza y uso esperado conforme al curso normal y ordinario de las cosas y a sus precisiones publicitarias y prospectos utilizados para su difusión y los términos de la contratación.

Los defectos de calidad no aluden a situaciones inciertas. Proviene de fallas en la elaboración que estaban al alcance del productor o fabricante ser controladas y evitadas.

La existencia de cláusulas que liberen a los laboratorios fabricantes de toda responsabilidad que sean asimiladas por el Estado con carácter imperativo, resultan ineficaces a los consumidores de ese Estado.

Ello así dado que el Código Civil y Comercial prevé como fuente interpretativa de los derechos las disposiciones que surgen de los tratados sobre derechos humanos y los principios y valores jurídicos (Art.1, CCC).

Sabemos que el derecho del consumo se asienta en el Art. 42 de la Constitución Nacional, constituyendo un límite inexpugnable que debe respetar el intérprete del código y se encuentra amparado por los dictados sobre el punto de parte de los tratados sobre derechos humanos.

El cambio de paradigma advenido con el nuevo código civil y comercial que trae consigo la novedosa herramienta de interpretación, implica la necesidad de aplicar de manera simultánea y coherente las distintas fuentes del derecho internacional (Art. 2, CCC).

“En materia de derecho del consumidor, el dialogo de las fuentes permite asegurar a la persona humana, consumidora y lega, una tutela especial y digna, conforme los valores y principios constitucionales de protección especial, y renovar la aplicación del propio sistema constitucional, con prevalencia de los tratados internacionales de derechos humanos, concretizando el principio “pro homine”⁴

Por ello, el Art. 1121, CCC, debe entenderse siempre sujeto al manto de tutela que invade como principio a los derechos del consumidor, en particular el principio protectorio (Art.1094, CCC).

De allí, que una cláusula que replique una norma imperativa, tal como lo ha decidido el Tribunal de Justicia Europeo, pueda igualmente ser considerada inválida si violenta con su texto, la eficaz tutela constitucional y convencional de los derechos del consumidor.⁵

Por ello debe entenderse que las eventuales limitaciones convencionales entre laboratorios y el Estado Nacional, no enervan el derecho que asiste al usuario consumidor de esas vacunas para accionar por defecto de fabricación en contra de los fabricantes y proveedores de las mismas.

IV 2. Riesgo de desarrollo

En el caso particular de la elaboración de vacunas por parte de distintos laboratorios y

4 BAROCELLI,S.S.”Impactos del nuevo Código Civil y Comercial. Diálogos y Perspectivas a la luz de sus principios”; ISBN978-987-42-2585-6; Universidad de Buenos Aires (Facultad de Derecho, Sec Investigación).2016, con cita de Marquez, Claudia Lima, “Dialogo Das Fontes”, RDT,2012, p.28

5 LARRONDO, F: “El tribunal de justicia europeo y las cláusulas abusivas en contratos de consumo”, II 2015-e-45.

su comercialización e introducción en el mercado, cuadra analizar el supuesto desde una óptica contractual (defecto del producto) o desde la óptica del *riesgo de desarrollo*.

El riesgo de desarrollo referencia el producto considerado inocuo al tiempo de su introducción en el mercado o bien que sus eventuales consecuencias perjudiciales no podían ser detectadas, todo a la luz del estado de conocimiento científico y técnico existentes al momento de la introducción de producto en el mercado; supuesto este último que se identifica con la situación presentada por el virus COVID 19.

Si bien “el estado de conocimiento científico y técnico” es el soporte en la pretensión preventiva para medir la razonable relación causal entre la acción u omisión del agente y la producción del daño, entendemos que, a la hora de responsabilizar por los daños a futuro que pueda generar la introducción del producto en el mercado, **corresponde un análisis previo a la discusión sobre si esos conocimientos ostentan relevancia suficiente para enervar o no la responsabilidad** (entendiendo la mayoría de la doctrina que no es incidente porque el defecto del producto ya estaba presente, sin que la ausencia de reproche subjetivo pueda alterar el fundamento de la responsabilidad objetiva atribuida al caso).

Ese análisis previo radica en determinar si estamos frente a un supuesto de antijuridicidad o si en cambio existe una eximente que excluye ese presupuesto.

En el caso de la actividad riesgosa que deviene en un daño injustificado, opera la transgresión del principio “alterum non laedere” y su consecuente antijuridicidad.

IV.2. 1. Eximentes de Antijuridicidad

Ahora bien, los sucesos trágicos presentados con la irrupción del virus Covid 19 generaron un alto índice de pacientes fallecidos y de otros por cuyo contagio se vieron afectados de diversas manifestaciones perjudiciales a su salud.

Ello aparejó la necesidad imperiosa de obtener un remedio que paralizara esa acción destructiva del virus (desconocido o controvertido en sus orígenes y en sus consecuencias a futuro).

Bajo tales circunstancias la aplicación de la vacuna opera como un hecho justificado para evitar un mal mayor y en ese entonces inevitable, como resultaba ser el fallecimiento del paciente o consecuencias altamente gravosas para su salud (Art. 1718, CCC).

EL EFECTO PERSONAL O EXPANSIVO DE LOS RECURSOS EN LAS RELACIONES JURIDICAS LITICONSORCIALES Y SU INCIDENCIA EN LA EJECUCIÓN DE SENTENCIA

THE PERSONAL OR EXPANSIVE EFFECT OF THE RESOURCES IN THE LITICONSORTIAL LEGAL RELATIONS AND ITS IMPACT ON THE EXECUTION OF THE JUDGMENT

María Noel Claudiani¹

RESUMEN:

En un mismo proceso no pueden convivir dos sentencias contradictorias de distinta instancia respecto al hecho común que involucre a los litisconsortes. "Dos sentencias contradictorias pasadas en autoridad de cosa juzgada, no pueden ser válidas en un mismo lugar y tiempo... Lo que una sentencia declare no puede ser válidamente negado por otra". (TSJ, AI N° 44 del 28/11/05 "Recio María Gabriela c/ Municipalidad de Córdoba-Ordinario-Recurso de Inconstitucionalidad").

ABSTRACT

In the same process, two contradictory sentences of different instances cannot coexist with respect to the common fact that involves the petitioners. "Two contradictory sentences passed in authority of res judicata, cannot be valid in the same place and time... What one sentence declares cannot be validly denied by another." (TSJ, AI No. 44 of 11/28/05 "Recio María Gabriela v/ Municipalidad de Córdoba-Ordinary-Recourse of Unconstitutionality").

PALABRAS CLAVE: Derecho Procesal, recursos, efecto de la sentencia.

KEY WORDS: Procedural Law, resources, effect of the sentence.

¹ Docente de Títulos de Crédito y Derecho Concursal y Práctica Profesional IV de la Carrera de Abogacía de la UBP. nclaudiani@ubp.edu.ar

I. Introito

Centraré el análisis de la temática recursiva a abordar, en la *ejecución de sentencias de condena en los procesos declarativos*.

Previo a ingresar en ese objeto de estudio diré que existe ejecución de sentencia cuando la parte vencedora insta el proceso ejecutorio por no haberse cumplido la prestación ordenada en el pronunciamiento condenatorio. Para que ello sea posible, es menester que la sentencia de condena en el proceso declarativo de que se trate haya pasado en autoridad de "cosa juzgada material". Una sentencia adquiere la autoridad de "cosa juzgada" cuando ha quedado firme lo dispuesto en ella, ya sea por no habérsela recurrido; ante el rechazo de un recurso deducido en contra de la misma, o bien, frente a su irrecurribilidad. Debe tenerse en cuenta que hay también "sentencias ejecutorias", que son las que están en condiciones de ejecutarse, haya o no posibilidad de recurrirlas, lo que depende de lo que diga la legislación. O sea que una cosa es la calidad de "ejecutoria" y otra es la "cosa juzgada" (OLCESE Juan M., *La ejecución de la sentencia civil*, Ed. Mediterránea, Cba., 2006, p. 43 y sig.)

Recién ante el acaecimiento de dichas vicisitudes, se podrá instar el proceso de ejecución forzada de la misma (art. 802, CPCC). También puede ser ejecutada si los recursos fueron concedidos con efecto suspensivo (VENICA, C.P.C., Lerner, Cba., 2005, t. VI, p. 410, n° 1). Se sostiene que la ejecución forzada es el procedimiento dirigido a asegurar la eficacia práctica de la sentencia de condena, mediante el ejercicio de la coerción institucionalizada a través del órgano jurisdiccional.

Centraremos el análisis de los efectos derivados de la interposición de recursos en relación a las sentencias que causan *ejecutoria*, y no en relación a las sentencias pasadas en autoridad de *cosa juzgada*.

Es así que, reitero, una sentencia es ejecutoria (o que causa ejecutoria), cuando afirmamos que está en condiciones de ejecutarse; en cambio, si decimos que una sentencia ha pasado en autoridad de cosa juzgada estamos diciendo que contra ella no hay recurso alguno, es decir nos encontramos ante la presencia de la inmutabilidad de la cosa juzgada.

Lo antedicho tiene andamio siempre en el marco de los procesos *declarativos*.

Ello es así por cuanto en los procesos *ejecutivos* destacada y especializada doctrina sostiene: "No todo decisorio que esté recurrido está imposibilitado de ser ejecutado, pues esto depende del efecto con que es admitido el recurso. En otras palabras, la ejecutoriedad, aunque se relaciona también con la ejecución, alude a la imposibilidad de recurrir, pero no significa, necesariamente, que un fallo no pueda ser ejecutado antes de causar ejecutoria...". Son los llamados títulos ejecutoriales, siendo el ejemplo típico la sentencia de remate apelada, que dando fianza suficiente es susceptible de ser ejecutada". (VENICA OSCAR H. "Efectos de la concesión del recurso de casación en el Código contencioso administrativo"; CAFURE, Gisela, Nota 10, cit. en *Especialización en Derecho Procesal de las Ejecuciones - Módulo: Ejecución de Sentencias*, UBP, Año 2019, pág. 11").

II- Regulacion Procesal

A modo preliminar diré que el art. 128 del Código de rito local establece que las decisiones judiciales contra las que no se hubiere interpuesto recurso dentro del plazo legal respectivo quedan firmes y ejecutoriadas.

Una breve reseña de los medios impugnativos receptados por dicho Código, nos sitúa, en primer término, en el Recurso de Reposición del art. 358.

Dicho recurso procede contra los decretos o autos dictados sin sustanciación, traigan o no gravamen irreparable, a fin de que el propio Tribunal que los dictó, cualquiera fuere su grado, los revoque por contrario imperio. El art. 360, *id.*, establece el efecto suspensivo salvo si se deduce recurso de apelación subsidiario con efecto no suspensivo (GHIRARDI, Olsen y Juan Carlos, Recurso de Reposición, Ed. Astrea, Bs. As., 1991).

El art. 361, *id.*, regula al Recurso de Apelación, y establece que, salvo disposición en contrario, procederá solamente respecto de las sentencias, los autos y providencias simples que causen gravamen que no pueda ser reparado por la sentencia.

El art. 372, a su vez, admite la adhesión al recurso de la parte contraria. De tal modo establece: "De la expresión de agravios se correrá traslado por diez días al apelado para que conteste y, en su caso, adhiera al recurso. ..."

En cuanto al efecto que deriva del Recurso de Apelación, el art. 365, consagra que: "El recurso será concedido con efecto suspensivo, a menos que la ley disponga lo contrario". El art. 383 prevé el Recurso de Casación, en contra de las sentencias definitivas, los autos que pongan fin al proceso, hagan imposible su continuación o causen un gravamen irreparable, dictados por la Cámara, es decir ya por un Tribunal de grado, por las causales enunciadas en dicha disposición. El efecto de la interposición de este recurso es la suspensión de la ejecución de lo decidido, salvo que se trate de los supuestos detallados en los incisos 3° y 4°, del citado art. 383 (Art. 388, C.P.C.).

El art. 402, *id.*, regula el Recurso Directo y establece que denegado un recurso de apelación, casación o inconstitucionalidad, el interesado podrá interponer recurso directo ante el superior. La interposición del recurso no suspende los efectos de la ejecución.

El Recurso de Revisión, previsto en el art. 396 del CPCC procede contra las sentencias definitivas o autos que pongan fin al proceso o hagan imposible su continuación, en la medida en que no obste la promoción de otro proceso sobre el mismo objeto, cualquiera sea la instancia en que hayan quedado firmes. El recurso tiene efecto suspensivo, salvo que se trate de los supuestos del art. 383, incisos 3) y 4) y el fallo impugnado no fuere definitivo.

Finalmente huelga precisar que luego de recurrido el pronunciamiento y estando éste firme; el art. 802 y ctes., del CPCC, regulan el procedimiento de ejecución de sentencias emanadas en procesos declarativos, estableciendo que "firme la resolución" de que se trate, se procederá a la ejecución.

III- Posturas Doctrinarias y Jurisprudenciales

Ahora bien, centrándome ya en el *aspecto subjetivo* de la ejecución ante la interposición

de un recurso, debo reparar en el alcance *personal o expansivo* del mismo, cuando nos situamos frente a casos de litis consorcio.

A modo de introducción, sigo a Hernán MARTÍNEZ, cuando explica que: "...No cabe ninguna duda acerca de que en el marco de lo procesal, la temática de los procesos múltiples – aquellos en los que intervienen más de dos sujetos- constituye uno de los temas más ríspidos y discutidos en cuanto a su extensión y demás aspectos concomitantes. Como bien lo sabemos, el proceso civil tiene una clara estructuración bilateral, donde la disputa jurídica enfrenta a actor y demandado en una lid que será resuelta por un tercero imparcial" (MARTINEZ, Hernán J., Procesos con Partes Múltiples, Ediciones La Roca, Bs. As., 1994, Tomo I, pág. 9).

En ese contexto, analizaré los efectos que derivan de la interposición de recursos en los supuestos de integración de la litis con sujetos múltiples.

Efectos respecto de los litisconsortes. Personal y Comunicante.

Prestigiosa doctrina puntualiza que: "Llámase litisconsorcio –dice Chioyenda- a la presencia en un mismo procedimiento de varias personas en la posición de actores (litisconsorcio activo) o de demandados (litisconsorcio pasivo) o de actores por un lado y de demandados por otro (litisconsorcio mixto) ..."; y en la doctrina nacional Palacio lo define señalando que existe, "cuando, por mediar cotitularidad activa o pasiva con respecto a una pretensión única o un vínculo de conexión entre distintas pretensiones, el proceso se desarrolla con la participación (efectiva o posible) de más de una persona en posición de parte." (MARTINEZ, Hernán J., Ob. y t. Cit., págs. 27/28).

Ahora bien, cabe asimismo discurrir acerca de la caracterización del litisconsorcio en facultativo y necesario.

Ello es así si a la pluralidad subjetiva le sumamos la pluralidad de relaciones jurídicas o pretensiones.

En efecto, existe litisconsorcio *facultativo* cuando en un proceso diversos sujetos en una misma posición de parte ejercen múltiples pretensiones conexas entre sí.

Al respecto se enseña que: "es facultativo el litisconsorcio que depende de la voluntad de las partes, las que podrían instaurar tantos juicios separados y obtener, por tanto, otra tantas providencias jurisdiccionales separadas, pero cada una de ellas, a causa de un vínculo existente en la propia demanda y las demandas de las otras partes, considera oportuno unir en un juicio único la demanda propia con las demandas ajenas, de modo que el juez se forme una convicción única y emita una providencia única para todas las partes". (Ugo Rocco, citado por MARTINEZ, Hernán J., ob. y t. cit., pág. 29).

En el litisconsorcio facultativo cada uno de los litis consortes mantiene autonomía e independencia, de modo tal que si bien constituye una relación procesal única con pluralidad de sujetos, cada uno de éstos actúa en forma autónoma, de modo que existen tantas litis como acciones se deducen.

De su lado, existe litisconsorcio *necesario* cuando en virtud de una disposición legal o por la naturaleza de la relación jurídica controvertida, la única pretensión hecha valer

en juicio sólo es proponible por todos los legitimados (litisconsorcio necesario activo), o contra todos los legitimados (litisconsorcio necesario pasivo).

Prestigiosa doctrina señala que: “En el litisconsorcio necesario, a la pluralidad de partes no corresponde una pluralidad de causas: la relación sustancial controvertida es sólo una, y una sola acción; pero, como la relación sustancial es única para varios sujetos, en forma que las modificaciones de ella, para ser eficaces, tienen que operar conjuntamente en relación con todos ellos, la ley exige que al proceso en el que hay que decidir esa única relación, sean llamados necesariamente todos los sujetos de ella, a fin de que la decisión forme estado en orden a todos ellos” (CHIOVENDA, citado por MARTINEZ, Hernán J., ob. y t. referidos, pág. 91).

Las notas de unidad e inescindibilidad, caracterizan al Litis consorcio necesario y conllevan que la relación jurídica litigiosa ha de ser resuelta en una decisión única que involucre a todos los litis consortes.

Efectos personales o expansivos de los medios recursivos en relaciones jurídicas procesales con partes múltiples.

Sobre este punto existen diversas teorías en relación a la personalidad de los recursos, y al efecto que tiene el recurso planteado por algunas de las partes en relación a los demás intervinientes en el mismo polo de la relación procesal.

En lo relativo al principio de personalidad mencionado, destacada doctrina y jurisprudencia sostienen mayoritariamente que, por regla general, el recurso sólo favorece a la parte que ha recurrido. Se relaciona íntimamente con los principios de la “reformatio in peius” y al de “congruencia” que debe reunir una resolución judicial.

El primero de ellos, alude a quien impugna una decisión judicial que le causa agravio, procurando mejorar la situación en la que se encuentra como consecuencia del fallo cuestionado. Sobre esta base, la prohibición de la “reformatio in peius” tiende a evitar que con la resolución sobre el recurso empeore la situación del recurrente.

Con referencia al principio de “congruencia”, podemos señalar que éste consiste, básicamente, en la exigencia de identidad entre lo pretendido y lo resuelto en la sentencia. Se trata de un postulado que reviste particular importancia por su estrecha vinculación con la garantía constitucional de la defensa en juicio, la cual -en principio- se vería seriamente afectada si el juez se pronunciara sobre una pretensión no planteada, o sobre hechos ajenos al proceso, o condenara a sujetos que no han tenido la posibilidad de defensa, contralor y prueba. Sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha expresado que la competencia de los Tribunales de segunda instancia en materia civil se encuentra limitada por la extensión de los recursos concedidos (6/5/2021, sumario del fallo, Id SAJ: SUA0081701), extensión que involucra tanto a los sujetos alcanzados por el recurso -en virtud del principio de personalidad de la apelación-, como a su objeto o contenido, es decir, a los agravios deducidos y a su vinculación con la prohibición de la “reformatio in peius” (CAFURE, Gisela, Ob cit. en “Especialización en Derecho Procesal de las Ejecuciones - Módulo: Ejecución de Sentencias, UBP, Año 2019, pag. 14).

Por ello, parte de la doctrina ha sostenido que “...como expresión del sistema dispositivo

y el principio de congruencia, la apelación sólo afecta a la parte que ha recurrido, y la parte que no ha apelado la sentencia, debe interpretarse que la aprueba y, por lo tanto, ésta queda firme a su respecto. Es lo que se denomina principio de "personalidad del recurso" (De los Santos, Mabel Alicia. "Flexibilización de la congruencia", La Ley, 2007- F, 1278)

Se sostiene que esta es una consecuencia lógica del principio de personalidad de los medios de impugnación ya que ésta se da en la medida en que una parte la plantea y con respecto a ella, y no a otros sujetos procesales. En consecuencia, se encuentra limitado no sólo el poder de impugnación, sino la facultad revisora del órgano competente (el superior en la mayoría de los casos), a los derechos (agravios) invocados por la parte que impugna, a la cual se le exigirá un interés personal.

MARTINEZ, en la ob. y t. citado, adocina que: "dada la autonomía e independencia que informa a esta relación litisconsorcial, el recurso de apelación será igualmente individual e independiente y de ninguna manera producirá efectos sobre la cuestión de obligación existente entre el litisconsorte no apelante y la contraparte". (pág. 74).

De su lado, en una postura disímil se enrola el *principio de comunidad*, que comporta una flexibilización de la congruencia subjetiva en la alzada, en virtud del cual y en prieta síntesis el recurso interpuesto por uno de los litisconsortes propaga sus efectos aun a aquellos que no lo hicieron.

Tal corriente de pensamiento centra su crítica a la contraria, en la posibilidad de que partes colitigantes vinculadas por un hecho común puedan obtener soluciones o sentencias diversas. En tal sentido se ha afirmado: "... si bien en el ámbito civil, por regla general, emanada del principio dispositivo, rige el de la personalidad de los recursos, existe a la par otro principio de igual jerarquía, que fundamenta la excepción y se apoya en el de no contradicción, con el fin de evitar la coexistencia de decisiones de esta naturaleza (diversas, según la actividad de cada colitigante)... La extensión del efecto del recurso de apelación deducido por un litisconsorte al otro que no apeló, es la solución más justa y equitativa a nuestro entender, toda vez que ante un hecho común, el Estado no puede dar soluciones diferentes, debiendo brindar una única respuesta jurisdiccional a todos los justiciables y a la comunidad". (FERNÁNDEZ, Raúl E., "Impugnaciones ordinarias y extraordinarias en el CPCC de Córdoba" - Alveroni Ediciones, Cba., 2006, p. 112).

Distinta es la situación en el supuesto de litisconsorcio pasivo necesario.

Al respecto el Dr. Raúl Fernández -citando a Hernando Devis Echandía-, expresa que "La naturaleza especial de la relación jurídica sustancial, que es objeto del proceso, hace que la suerte de los distintos litisconsortes necesarios sea común e interdependiente. Esto trae como consecuencia que los recursos interpuestos por cualquiera de ellos favorezcan o perjudiquen a los demás, sea cuando se trate de impugnar la sentencia, o cuando se intente recurrir contra autos interlocutorios o de sustanciación, aun cuando alguno de ellos los haya consentido" (Devis Echandía, Hernando, "Teoría general del proceso", p. 386, cit. por Fernández, en ob. cit., párrafo anterior, p. 110/111).

Una interesante corriente si se quiere intermedia entre los principios de personalidad, y el de comunidad de los recursos, centrada en el análisis de los hechos objeto de la contienda, neutraliza los efectos de las posturas disímiles relativas al efecto personal de

los recursos, o bien al efecto expansivo de los mismos.

CHIOVENDA ya expuso que el hecho común a todos los litisconsortes debe ser examinado por el juez respecto a todos y declarados de modo uniforme para todos, no siendo admisible que en el mismo proceso el juez se convenza a la vez de la verdad y la no verdad de un hecho. La prueba producida por un litisconsorte sobre el hecho común aprovecha a todos, por resultar lógicamente inconcebible que el convencimiento judicial sobre la verdad de un hecho de aquella naturaleza se produzca sólo en relación con el litigante que despliega la pertinente actividad, con prescindencia de los restantes protagonistas del mismo hecho. De igual modo y en forma analógica, la sentencia del juicio sobre un hecho común, es comprensiva de todos ellos, excepto que se hayan hecho valer defensas, concernientes a cuestiones o hechos personales. La distinción en el litisconsorcio facultativo entre el hecho común y el hecho personal, aparece de sustancial importancia para el resultado del pleito, puesto que considerado el primer supuesto, el pronunciamiento se impone por la fuerza misma de las circunstancias, y es la imposibilidad jurídica de resolver en contradicción, lo que constriñe la necesidad del dictado de la decisión unívoca (citado por PALACIO DE CAEIRO, S., en Impugnación de la sentencia. Recurso de apelación, Primeras Jornadas Provinciales de Derecho Procesal, Colegio de Abogados de Córdoba, Alveroni Ediciones, Córdoba, 1995, p. 447).

En idéntica orientación, la autora citada precedentemente señala que “en el derecho argentino no existe ninguna normativa que autorice pronunciamientos distintos sobre la existencia o inexistencia del hecho común, de modo tal que la sentencia impugnada quede firme para alguno y no para el que recurrió. De ahí, que cuando se esté en presencia de un nexo fáctico que relaciona a los que actúan por la misma parte, actora o demandada, el litisconsorcio facultativo activo o pasivo, debe compartir iguales reglas que el necesario sobre valoración de las pruebas e instrumentación de su análisis en la sentencia de primera o ulteriores instancias”.

Efectos personales o expansivos en los Litis consorcios facultativos y necesarios.

En el litis consorcio voluntario cada litigante conserva su personalidad o autonomía. Es un caso de acumulación subjetiva de demandas que bien podrían haberse tramitado separadamente por distintos tribunales. La sentencia que decida la revocatoria, la apelación o la casación, solamente comprenderá y beneficiará a los recurrentes.

Si se trata de un litisconsorcio pasivo voluntario, la naturaleza de la obligación no es solidaria, y estuvieran determinados los montos a cargo de cada deudor, puede ejecutarse individualmente la sentencia contra el codemandado que no haya recurrido, procediéndose así a la ejecución subjetiva parcial.

Así también se ha destacado que “en caso de litisconsorcio voluntario... y en virtud del principio de la personalidad de la vía recursiva extraordinaria, la casación interpuesta por uno de los litisconsortes no puede beneficiar o perjudicar a los restantes litis consortes...” (Tribunal Superior de Justicia de Cba. Sala C. y C., “Morchio de García G. c/ L. Terenzio y otra”, Auto 175, del 4/9/02).

En el litis consorcio necesario, en cambio, como en el caso de obligaciones solidarias o indivisibles, la solución es distinta.” (IBAÑEZ FROCHAM, Manuel M., “Tratado de los recursos en el proceso civil”, Bs. As., 1957, Ed. Bibliográfica Argentina, Bernardo Lerner,

págs. 91/92; y en la 4ª Ed, algo ampliado, La Ley, Bs. As., 1969, p. 78, n° 11). La regla general en materia recursiva impone que el recurso beneficia sólo a quien ha hecho uso de la vía impugnativa. Por lo tanto, en principio, no extiende sus efectos a los demás colitigantes que se encuentran en su mismo polo de actuación. "Cuando varias partes actúan como actoras o demandadas (litisconsorcio), el recurso interpuesto por una de ellas ni aprovecha ni beneficia a sus litisconsortes, salvo el caso de litisconsorcio necesario, solidaridad o indivisibilidad de la prestación, o cuando actúen bajo una sola representación." (ALSINA Hugo- Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal Civil y Comercial - Segunda Edición - Tomo IV - Ediar Soc. Anon Editores. Bs. As. - 1961. pág.192.)

En igual sentido, se ha considerado que "... existiendo un litisconsorcio pasivo de carácter facultativo, el demandado que no apela la sentencia que lo desfavorece no puede ser beneficiado por el recurso de apelación que articulan otros en la misma situación de parte..." ("Gómez Rubén A. c/ Ruiz María E." Sent. del 27/2/01, Cámara 8° C. y C. de Cba, LL Cba. 2001-910).

Frente a esta postura mayoritaria, se ha controvertido la solución para los casos de litisconsorcio facultativo en los que el supuesto de hecho es común a todos los litigantes, entendiendo que en un litis consorcio voluntario las pretensiones deducidas exhiben conexión de causa y/u objeto, se requiere el dictado de una sentencia única, señalándose que ... "resulta ilógico pensar que el juzgador pueda arribar a la verdad sobre un hecho común sólo en relación al litigante que desplegó una determinada actividad, y a otra conclusión, con respecto a los demás. La inactividad impugnativa de los restantes litis consortes, resulta insusceptible de alterar la necesaria unidad del juzgamiento en cuestión. En consecuencia, tanto la preservación de la cosa juzgada como el principio de preclusión procesal, ceden ante la manifiesta incompatibilidad con la existencia de una sentencia contraria recaída en el mismo juicio, que versa sobre un único y mismo hecho.

IV- Conclusion

No existe norma adjetiva en la Provincia de Córdoba que regule los efectos que se derivan de la interposición de los recursos en las relaciones litisconsorciales, a excepción de la apelación adhesiva ya aludida (vide acápite II de este trabajo, y art. 372, CPCC).

En efecto, y tangencialmente el único instituto que regula los efectos que se propagan en las relaciones con Litis consortes es el de la perención de instancia, que en su art. 341 reza: "el impulso del procedimiento por uno de los litis consortes extenderá sus efectos a los restantes."

En efecto, DIAZ VILLASUSO, Mariano puntualiza: "*Debe tenerse presente que en virtud del principio de indivisibilidad de la instancia que gobierna los procesos litisconsorciales (art. 341), incluso en los supuestos de litisconsorcio simplemente voluntario, la suspensión que opera respecto de uno solo de los litisconsortes beneficia igualmente a los restantes que comparten la misma posición de parte, y que están involucrados en una relación procesal común*" (Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia de Córdoba, Tomo II, Advocatus, 2016, Córdoba, pág. 407; Conf. TSJ, Sala CyC, "Leo César Augusto c/ Instituto Técnico Privado Parroquial San Roque y otros - Ordinario - Daños y Perjuicios - Otras formas de responsabilidad extracont.- Recurso Directo" Auto N° 330, 04/12/08 (D. Jur. N° 1562, 29/12/08; Zeus Cba. N° 336, p. 323).

VENICA (ob. cit., t. III, págs. 260/262, n° 3), analiza los efectos de la perención declarada en sede recursiva, con relación a la Apelación y a los Recursos Extraordinarios; sin mencionar su consecuencia ante las relaciones litis consorciales.

DIAZ VILLASUSO, destaca que *“Uno de los principios básicos de la caducidad es la indivisibilidad de la instancia, del cual deriva, como consecuencia lógica y necesaria, otro principio, la indivisibilidad de la perención. La perención es indivisible, porque la instancia misma (sea principal, incidental o recursiva), cualquiera sea la naturaleza de su objeto, es considerada como indivisible, ya que si fuera de otro modo, no se conseguiría el objeto de la perención que ha sido poner fin a los litigios...”* (Ob. cit. pág.407).

Ahora bien el desarrollo del autor ciñe su comentario a la instancia recursiva de la Apelación -más no a las ulteriores, toda vez que destaca “El principio de indivisibilidad de la instancia, no sólo resulta aplicable en caso de litisconsorcio, sino que también proyecta sus efectos en otros institutos, v. gr. ... en materia recursiva. En este último caso, como vimos, en virtud de la indivisibilidad de la instancia no puede considerarse terminada la primera mientras la sentencia recurrida no quede notificada a todos los interesados. En consecuencia, el término de la caducidad de la segunda instancia comienza a correr una vez que aquella es notificada a todas las partes intervinientes. Finalmente puntualiza: “El principio de indivisibilidad puede llegar a mitigarse en el supuesto en que ambas partes hubieran apelado y no se hubieran tramitado en forma conjunta las impugnaciones” (Ob. cit. pág. 408). El resaltado me pertenece).

Ahora bien, considerando el relativo déficit en materia recursiva, con sustento en el análisis de la normativa de fondo y las respectivas corrientes doctrinarias y jurisprudenciales, se colige lo siguiente, a saber:

a-) Ante ligámenes obligacionales solidarias e indivisibles (art. 827, del Código Civil y Comercial de la Nación) no hay posibilidad de ejecución parcial de la sentencia.

Si se tratare de obligaciones solidarias, no puede ejecutarse parcialmente, porque los recursos tienen efecto suspensivo sobre todos los colitigantes.

En este sentido, el Alto Cuerpo de la Provincia de Córdoba ha sostenido que: “´...si se trata de sentencias que condenan a prestaciones solidarias o indivisibles, en caso que la alzada las modifique, ello aprovecha a todos los litisconsortes´ (Conf. HITTERS, Técnica de los recursos ordinarios, p. 345), enfatizándose –en análogo sentido- que son: ´...excepciones al principio de la personalidad, los casos de acciones en que están en juego obligaciones solidarias o indivisibles, resultado de la índole de la obligación; no se trata ya de una cuestión procesal; es la legislación de fondo la que viene a modificar el principio general enunciado; es la naturaleza del negocio jurídico que crea una conjunción o ligamento en virtud del cual el resultado beneficia o perjudica a todos por igual´ (COSTA, El recurso ordinario de apelación en el proceso civil, p. 59). Claro está que tal regla se aplica en los casos en que se trate de defensas comunes a todos los obligados solidarios” (conf. Sent. N° 30 de fecha 04.05.06 - TSJ, Sala Civil y Comercial, “BANCO SOCIAL DE CÓRDOBA C/ CÓRDOBA ANÍBAL JORGE Y OTROS – ORDINARIO).

b-) Ante obligaciones simplemente mancomunadas (art. 825, del Código Civil y Comercial de la Nación), hay posibilidad de ejecución parcial de la sentencia.

Para ello será menester distinguir entre Litisconsorcios facultativos o necesarios:

- i) En las relaciones Litis consorciales necesarias el efecto derivado de los recurso es expansivo, o comunicante, y por ende, no existe posibilidad de ejecución parcial de la sentencia.
- ii) En las relaciones Litis consorciales de tipo facultativas, el efecto de los recursos es personal, y por tanto existe posibilidad de ejecución parcial de la sentencia.

En el primer supuesto (litisconsorcio necesario), se ha sostenido que los efectos del recurso interpuesto por uno solo de los colitigantes se extiende a los demás; en tanto que en el segundo de los casos mencionados (litisconsorcio facultativo o voluntario), se considera, como regla, que en virtud de la independencia existente entre cada uno de los litisconsortes, el recurso planteado sólo por uno de ellos no beneficia ni perjudica a los demás, poniendo así de resalto el efecto personal del recurso intentado.

En apoyo a mi conclusión y en concordancia con lo expuesto precedentemente, destaco que el Dr. Raúl Fernández, en cita jurisprudencial referida al litisconsorcio pasivo facultativo señala que “el demandado que no apela la sentencia que lo desfavorece no puede ser beneficiado por el recurso de apelación que articularan los otros en la misma situación de parte (...) Operan en pro de esta conclusión el principio dispositivo (disponibilidad de la acción incluso en materia recursiva), la consiguiente autonomía de gestión de los litisconsortes, la necesidad de congruencia entre la sentencia de alzada y los agravios sometidos a su consideración, y la adquisición de los beneficios de la cosa juzgada por el ganancioso (así sea en parte) contra el accionado que no recurrió el fallo” (TSJ de Córdoba, A. I. N° 304 del 18/11/2004. A. I. N° 304 del 18/11/04 in re “Muñoz Luisa C/ Dipas y Otro-Ordinario-Cpo de Ejecución de Sentencia de E. Peñaloza-Recurso De Inconstitucionalidad).

A modo de colofón, digo, siguiendo la jurisprudencia del Alto Tribunal Provincial, que: “Lo cierto es que en un mismo proceso no pueden convivir dos sentencias contradictorias de distinta instancia respecto al hecho común que involucre a los litisconsortes. “Dos sentencias contradictorias pasadas en autoridad de cosa juzgada, no pueden ser válidas en un mismo lugar y tiempo... Lo que una sentencia declare no puede ser válidamente negado por otra”. (TSJ, AI N° 44 del 28/11/05 “Recio María Gabriela c/ Municipalidad de Córdoba-Ordinario-Recurso de Inconstitucionalidad”).

***PROYECTOS
LEGISLATIVOS***

PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO LATINO AMERICANO¹

ASOCIACION LATINO AMERICANA DE DERECHO
AERONAUTICO Y ESPACIAL
ALADA

PROYECTO DE CODIGO AERONAUTICO LATINO AMERICANO
(Versión 2022)

TITULO I DISPOSICIONES PRELIMINARES

Art. El presente Código regirá la Aeronáutica Civil en todo el territorio nacional. Se entiende por Aeronáutica Civil el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado estarán comprendidas en las disposiciones de este Código, solamente cuando normas expresas así lo determinen.

Art. Si alguna cuestión no estuviese prevista por este Código se resolverá por aplicación de las leyes aeronáuticas y reglamentos complementarios correspondientes al Estado, del Tribunal de la causa, por los usos y costumbres aeronáuticos y por las leyes análogas de ese Estado. Si aún la solución fuese dudosa, se recurrirá a los principios generales del derecho aeronáutico; y, finalmente, a los principios generales del derecho común, teniéndose en especial consideración en todos los supuestos del presente artículo, las circunstancias del caso.

Art. El conocimiento y decisión de las causas que versen sobre las materias objeto del presente Código, será la jurisdicción y competencia de los Tribunales de los Estados de conformidad con lo que establezcan sus respectivas leyes de organización y procedimientos judiciales.

Art. El conocimiento y decisión de las controversias que versen sobre las indemnizaciones y/o remuneraciones a que se refiera el Título "Del Socorro" cuando el auxilio haya sido prestado en lugar donde ningún Estado ejerza soberanía, corresponderá a los Tribunales del país de matrícula de la aeronave que presta el socorro o a sus similares de la aeronave socorrida. Pero iniciada que sea la acción ante uno de ellos se pierde el derecho de intentarla ante el otro, haya o no decisión definitiva en el primero.

¹ El presente proyecto es el texto aprobado en la asamblea plenaria de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico, realizada en sede de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, con fecha 27 de octubre de 2022, en el marco de las XLIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y XII Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico

TITULO II DE LA CIRCULACION AEREA

Art.- De las autoridades aeronáuticas de los Estados Signatarios regularán el tránsito seguro y ordenado de las aeronaves civiles y de Estado, mediante normas de circulación aérea.

El Tránsito de las aeronaves civiles en misión no comercial será libre, siempre que respeten las disposiciones de este Código.

Art.- Nadie podrá, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave efectuado de acuerdo a las normas vigentes. Sin embargo, si le produjere daño, tendrá derecho a indemnización.

Art.- La aeronavegación dentro o a través de las fronteras de cada Estado Signatario, debe efectuarse en las condiciones y por las aerovías fijadas por sus autoridades aeronáuticas, de manera uniforme para las aeronaves matriculadas de los Estados Signatarios.

Art. *. - Los vuelos internacionales sólo podrán efectuarse despegando de o aterrizando en aeropuertos internacionales expresamente designados a tal fin por el Estado donde se cumplirán las formalidades de fiscalización que en cada caso corresponda.

Art. - Las aeronaves en misión no comercial y las sanitarias podrán ser dispensadas de la obligación que prescribe el artículo anterior, mediante previa autorización o aviso, según la urgencia que el caso requiera.

Art. Excepto en caso de fuerza mayor o en que mediare la autorización a que se refiere el artículo anterior, si una aeronave de un Estado extranjero aterrizara violando la obligación que establece el artículo (*), deberá observarse el siguiente procedimiento:

1) Tratándose de aeródromos o propietarios de carácter privado, su propietario y el comandante de la aeronave deben comunicar el aterrizaje a la autoridad más próxima, con especificación de la matrícula de la aeronave y el nombre y domicilio del explotador y del comandante de la misma. Este último no podrá desplazar la aeronave hasta tanto no haya sido autorizado a hacerlo por la autoridad competente. En este último caso, el propietario del aeródromo o del inmueble no podrá impedir la continuación del vuelo.

2) Tratándose de un aeródromo o zona bajo jurisdicción militar, regirán las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior, sin perjuicio de las verificaciones que por razones de seguridad entiendan necesario efectuar las autoridades militares respecto de las aeronaves y de las personas o cosas transportadas.

Art.- Ninguna aeronave podrá circular por el espacio aéreo del Estado u operar en ellos sin reunir los recaudos siguientes:

- 1) Tener marcas de nacionalidad y matrícula correspondientes al Estado de su inscripción.
- 2) Llevar la documentación que establezcan las normas internacionales vigentes y la reglamentación respectiva.

Art. El transporte aéreo de cosas que impliquen peligro para la seguridad del vuelo, deberá realizarse únicamente con arreglo a las normas internacionales que rigen dicho transporte.

TITULO III INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I CONCEPTO Y CONTENIDO

Art.- La Infraestructura es el conjunto de instalaciones y servicios esenciales para la aeronáutica civil que, en la superficie terrestre y en el espacio exterior, garantizan su desenvolvimiento seguro y ordenado.

Art.- La Infraestructura se integra con los servicios de control del espacio aeronáutico y del tránsito aéreo; con la seguridad y la facilitación; con los aeródromos y aeropuertos y sus respectivos servicios; con el conjunto de la actividad aeroportuaria y con las restricciones al dominio en las cercanías de aeródromos y aeropuertos y en beneficio de la aeronáutica civil.

Su principal objeto es garantizar el seguro y ordenado desplazamiento de las aeronaves por el espacio aeronáutico y el cumplimiento de los niveles de seguridad de la aeronáutica civil, tanto en el orden interno cuanto en el internacional y según los criterios técnicos fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional. -

CAPITULO II SERVICIOS DE CONTROL DEL ESPACIO AERONAUTICO Y DE TRANSITO AEREO Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Art .- Los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo son los que integran el conjunto de operaciones realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, que tienen por objeto mantener el orden y la seguridad del espacio aeronáutico y de la aeronavegación, entre los cuales se cuentan las radio-comunicaciones aeronáuticas y radio-ayudas a la aeronavegación, informes meteorológicos, satelitales y los servicios de balizamientos diurnos y nocturnos.

Art.- Los servicios aeroportuarios son el conjunto de actividades prestadas en el aeropuerto para la atención de la llegada, salida, espera, guarda y reparación de aeronaves; de la llegada, salida, espera y tránsito de las personas y mercaderías que ingresen al mismo con motivo u ocasión de un viaje por vía aérea y de toda otra explotación comercial dispuesta por el explotador del aeropuerto dentro del recinto aeroportuario.

Art.- La explotación de los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios será realizada por el Estado, por una empresa estatal, por una empresa de carácter mixto creada al efecto o por empresas privadas.

Art.- El control de los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios será a cargo de la autoridad de aplicación, de acuerdo con las disposiciones específicas que en cada caso se indiquen. Cuando estos servicios sean prestados por empresas mixtas o privadas, el control del Estado se limitará a todos los aspectos vinculados con la seguridad de la aviación civil, interna o internacional.

Art.- Los servicios de tránsito aéreo y los servicios aeroportuarios estarán sujetos al pago de tasas o contraprestaciones. Las mismas serán abonadas por quienes aprovechen de estos servicios y por los usuarios, estén o no en tránsito o transferencia y por los cargadores y líneas aéreas. La fijación de las tasas y tarifas por los servicios de tránsito aéreo será a cargo de la autoridad de aplicación.

Art.- La autoridad de aplicación podrá convenir la coordinación y conexión de los servicios de tránsito aéreo con los prestados en otros países.

Art.- Los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y los servicios aeroportuarios poseen categoría de servicios públicos. Se clasifican en de Estado y privados. Son de Estado los de policía, aduana, migraciones y sanidad. Los demás son privados.

Los servicios aeroportuarios privados se clasifican en esenciales o no esenciales. Son esenciales los que se relacionan en forma directa con la aeronavegación.

Art. - Cuando la autoridad administrativa fijen tasa o tarifas de servicios públicos de tránsito aéreo y aeroportuarios, deberá tener en cuenta solamente los aspectos y necesidades que fundamenten su política aeroportuaria y las regulaciones internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional que resulten coherentes con dicha política aeroportuaria, determinándolas en moneda dura (DEG), a fin de evitar los efectos de inflaciones y devaluaciones y crisis económicas locales, regionales o mundiales.

Art.- La franja horaria es la asignación otorgada a una aeronave para aterrizar y despegar en un aeropuerto en una fecha y hora determinadas y para recibir, en su caso, los servicios aeroportuarios que pueda necesitar según la clase de operación aérea que realiza. Las franjas horarias se asignarán por el explotador del aeropuerto en base a los principios de neutralidad, transparencia y no discriminación. Toda transgresión a los mismos será sancionada por la autoridad de aplicación.

Toda franja horaria deberá asignarse teniendo en cuenta el respectivo derecho aerocomercial que ejerce la aeronave o compañía aérea de que se trate.

CAPITULO III

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Art.- Denominase aeródromo a toda área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, habilitada como tal por la autoridad de aplicación.

Art.- Denominase aeropuerto al aeródromo que incluya el embarque, desembarque, tránsito o transferencia de pasajeros y la manipulación, estiba y almacenamiento de mercancías, en vuelos internos o internacionales; el cumplimiento de los servicios aeroportuarios y el desarrollo de toda clase de actividades comerciales e industriales, estén o no relacionadas estas últimas con la aeronáutica civil.

Art.- Los aeródromos y aeropuertos son públicos o privados. Son aeródromos y aeropuertos públicos los que están destinados al uso público. Los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo o aeropuerto como público o privado.

Art.- Todo aeródromo o aeropuerto deberá ser habilitado por la autoridad de aplicación, a cuyo fin ésta se ajustará a la reglamentación pertinente. La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos y aeropuertos públicos o privados pueden ser efectuados por personas de existencia visible o jurídica.

Art.- Es obligación del propietario o del usuario comunicar a la autoridad de aplicación la existencia de todo lugar que, en la superficie terrestre o acuática, sea utilizado habitual o periódicamente para realizar actividades aéreas.

Art.- Los aeródromos y aeropuertos de uso internacional son aquellos aeródromos y aeropuertos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino al extranjero, donde se prestan servicios de aduana, migración, policía, sanidad y procedimientos similares.

Art.- La autoridad de aplicación designará los aeródromos y aeropuertos de uso internacional y fijará el régimen y condiciones de funcionamiento de los mismos.

CAPITULO IV ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

Sección 1.- Definiciones.

Art.- Se denomina sistema aeroportuario al conjunto de dos o más aeropuertos que sirven a una ciudad, región, provincia o conjunto de provincias.

Art.- Se denomina empresa aeroportuaria a toda persona jurídica, estatal, privada o mixta, que explote organizada y profesionalmente, un aeropuerto o un sistema aeroportuario, con finalidad de lucro.

Art.- Se denomina explotador aeroportuario a toda persona física o jurídica que opera o explota, por cuenta propia, un aeropuerto o un sistema aeroportuario.

Art.- El dominio público aeroportuario está integrado por el conjunto de bienes muebles e inmuebles de propiedad del Estado, afectados a la prestación de servicios aeroportuarios.

La autoridad de aplicación promoverá el dictado de las normas que permitan afectar el dominio público aeroportuario en las formas de garantía que faciliten el acceso a fuentes de financiación de las inversiones necesarias, para el mejor cumplimiento de los servicios aeroportuarios.

Sección 2.- Principios generales. -

Art.- Las cláusulas de los contratos que regulen la explotación de servicios aeroportuarios deberán tener en cuenta, básicamente, los intereses generales del Estado, la prestación eficaz de dichos servicios, la flexibilidad exigida por el dinamismo de la actividad aerocomercial y la finalidad lucrativa de las empresas aeroportuarias o del explotador aeroportuario.

Art.- Los explotadores aeroportuarios participarán en las negociaciones bilaterales o multilaterales que la autoridad de aplicación celebre para el otorgamiento de derechos aerocomerciales en sus relaciones de transporte aéreo. Asimismo, podrán presentar o apoyar el otorgamiento de autorizaciones a empresas nacionales o extranjeras para rea-

lizar nuevos servicios de transporte aéreo interno o internacionales.

Art.- El explotador aeroportuario intervendrá obligatoriamente en las autorizaciones de frecuencias y horarios en servicios aéreos internos o internacionales que deba fijar la autoridad de aplicación, debiendo coordinar las respectivas asignaciones.

Art.- Las autoridades públicas que ejercen funciones en los aeropuertos deberán cumplirlas en permanente coordinación con el explotador aeroportuario respectivo, con objeto de mantener una constante eficacia en materia de seguridad y facilitación aeronáutica y aeroportuaria.

Art.- El Estado, a través de la autoridad de aplicación, es el responsable último de la seguridad y de la facilitación en el ámbito aeroportuario, aunque conceda parte de su control a personas jurídicas privadas.

El explotador aeroportuario presidirá el respectivo Comité Nacional de Facilitación, a fin de mejor coordinar las tareas propias del mismo.

Art.- El explotador aeroportuario observará las disposiciones de carácter ambiental aplicables a las actividades que se cumplan dentro del recinto aeroportuario respecto de la contaminación del aire, del agua y del suelo, así como de sus consecuencias en las inmediaciones del aeropuerto. La responsabilidad por la contaminación le será atribuida siempre que sea consecuencia directa de su gestión.

Art.- La autoridad de aplicación está a cargo del control del cumplimiento y/o del control de las medidas de preservación del medio ambiente por parte del explotador aeroportuario, de los explotadores de aeronaves y de todo otro sujeto que actúe dentro del recinto aeroportuario y fijará un Plan Nacional de Contingencias.

CAPITULO V

LIMITACIONES AL DOMINIO

Art.- Se denominan superficies de despeje de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la aeronáutica civil.

Art.- La autoridad de aplicación determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo o aeropuerto público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.

Art. .- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos o aeropuertos y sus inmediaciones, así como de las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras, elementos e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de tal naturaleza que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente o incidente aeronáutico.

Art.- Si con posterioridad a la habilitación de un aeródromo o aeropuerto público se comprobare la construcción de un edificio, estructura o instalación cuya altura fuese superior a la establecida para las superficies de despeje de obstáculos, el propietario o explotador

del aeródromo o aeropuerto hará conocer tal circunstancia a la autoridad de aplicación, la que intimará al infractor la eliminación del obstáculo dentro del término de diez días.

Si no se cumpliera con la intimación, la autoridad de aplicación notificará al propietario del obstáculo que, dentro del término de diez días, deberá demolerlo o suprimirlo, lo que no dará derecho a reparación.

Si el propietario del obstáculo no lo demoliere o suprimiere, la autoridad de aplicación podrá proceder por sí a la demolición o supresión y los gastos que la misma demande serán a cargo de quien lo hubiere creado.

Art.- Si uno o más obstáculos erigidos o construidos con posterioridad a la habilitación de un aeródromo o aeropuerto privado, afectaran sustancialmente las operaciones que en el mismo se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la autoridad de aplicación determinará si el o los obstáculos constituyen peligro para la circulación aérea. En este supuesto, el propietario del aeródromo o aeropuerto privado tiene derecho a solicitar la remoción, supresión o reducción del o de los obstáculos o en defecto de ello, a ser indemnizado.

Art.- Es obligatorio en todo el territorio argentino el señalamiento de los obstáculos que constituyan peligro para la aeronáutica civil en las zonas cercanas a los aeródromos o aeropuertos, siendo a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que correspondan. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

TITULO IV DE LAS AERONAVES

CAPITULO I DEFINICION Y CLASIFICACION

Art. . - Se entiende por aeronave:

1°.- Toda máquina destinada a desplazarse en el espacio aéreo en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo y apta para el transporte de personas y cosas.[1]

2°.- Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra identificada como tal por leyes especiales”.

Art. . - Clasificación

1. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves privadas o civiles.
2. Son aeronaves de Estado:
 - a) Las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía. Estas aeronaves quedan sujetas a su específica regulación.
 - b) Las aeronaves pertenecientes al Estado y destinadas exclusivamente a servicios públicos no comerciales.
3. Son aeronaves privadas o civiles las demás no comprendidas en el apartado anterior, aunque pertenezcan al Estado. Reglamentariamente se establecerán las categorías de esta clase de aeronaves en razón de su empleo o destino”.

CAPITULO II DEL REGISTRO DE AERONAVES

Art. . - Las aeronaves deberán ser matriculadas en un Registro organizado y sostenido por el Estado. Los motores de aeronaves podrán ser inscriptos en dicho Registro, así como también las aeronaves en construcción.

La autoridad competente en cada Estado determinará las especificaciones que debe contener la inscripción de las aeronaves y el procedimiento para su registro y cancelación.

Art. . - Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador, y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida mediante un contrato de compraventa, sometido a condición o a crédito, u otros contratos celebrados en un Estado Signatario o en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición, Para ello se requiere que:

- 1) El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se lo inscriba en el Registro de Aeronaves.
- 2) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula del Estado en que se pretende inscribir.
- 3) Se llenen los recaudos exigidos por las leyes nacionales para ser propietario de una aeronave.

Art. . - Si el Estados se constituye en un organismo conjunto de transporte aéreo, se podrá establecer un régimen de matrícula común de las aeronaves con los demás integrantes del mismo de conformidad con lo establecido con el Consejo de la OACI.

Art. . - En el Registro se inscribirán:

- 1) Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga.
- 2) Los derechos de garantía que afecten la aeronave y motores, así como los créditos privilegiados.
- 3) Los embargos e interdicciones y toda medida precautoria que recaigan sobre la aeronave y los motores, o se decreten sobre ellos.
- 4) Los contratos de utilización de aeronaves.
- 5) Los seguros obligatorios previstos en el Título XIII.
- 6) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y sus certificados de aeronavegabilidad.
- 7) La cancelación de la matrícula, la inutilización o pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas.
- 8) El estatuto o contrato social o sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves que se inscriben en el registro.
- 9) Los contratos de construcción de aeronaves y sus modificaciones.
- 10) En general, cualquier otro hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule con la situación jurídica de la aeronave y que así lo disponga la reglamentación administrativa del Estado Signatario.

Art. . - El Registro de aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia autenticada de las anotaciones de dicho Registro, solicitándola a la autoridad encargada de los mismos.

CAPITULO III**DE LA INSCRIPCIÓN, NACIONALIDAD Y MATRICULACION**

Art. . - La inscripción de las aeronaves en el registro de aeronaves le otorga su nacionalidad y matrícula, quedando sometida a su jurisdicción y produciendo, además, la cancelación de toda inscripción anterior vigente en otro Estado, sin perjuicio de la validez de los efectos jurídicos con relación a las obligaciones contraídas antes del cambio de nacionalidad por el propietario o explotador anterior.

Art. . - La inscripción de una aeronave quedará cancelada en los siguientes casos:

- 1) Cuando la aeronave fuera inscrita en el país distinto al de su inscripción anterior.
- 2) Cuando su propietario dejare de reunir los requisitos que la Ley del Estado de inscripción establece para ser propietario.
- 3) Cuando la aeronave fuera desarmada, averiada o destruida en forma tal que quede totalmente inutilizada.
- 4) Cuando hubiere sido declarada perdida de conformidad con la ley.
- 5) En los casos de mandato judicial.

La cancelación se producirá sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

Art. - Las aeronaves deberán ostentar en su exterior las marcas distintivas de nacionalidad y matriculación conforme con la reglamentación que se dicte en la reglamentación del presente código.

Art. . - Las inscripciones efectuadas en los registros serán asentadas en el certificado de matriculación de la aeronave, conforme la reglamentación que se establezca del presente código.

CAPITULO IV**DE LOS TITULOS, MODIFICACIONES Y TRANSFERENCIAS**

Art. . - Las aeronaves son cosa mueble registrable

Art. . - Todo acto jurídico relacionado con las aeronaves deberá contener los requisitos siguientes:

- 1) Signos distintivos con que se hubiere individualizado la aeronave de conformidad con lo previsto en su Registro de inscripción.
- 2) Toda otra característica que ayude a la más perfecta identificación de la aeronave.

Art. - La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 30, inciso 1, 2, 4 y 8, no producirá efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro de Aeronaves.

CAPITULO V**DE LOS PRIVILEGIOS**

Art. . - Los privilegios establecidos en el presente Capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial.

Art. . - El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no la hubiera

inscrito en el Registro de Aeronaves dentro del plazo de tres meses, el que se contará a partir del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Art. . - El privilegio se traslada de pleno derecho sobre los importes que sustituyen los bienes sobre los que recaiga, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

Art. . - Los créditos privilegiados previstos en este Capítulo recaen sobre las aeronaves cuya explotación será ejercida por el propietario o por quien tenga la legítima disponibilidad, salvo los casos de poderamiento ilícito o mala fe del acreedor.

Art. . - Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- 1) Los créditos por gastos causídicos hechos en interés del acreedor hipotecario.
- 2) Los gastos extraordinarios indispensables para su conservación.
- 3) Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de un año anterior a la fecha de reclamo del privilegio.
- 4) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves.
- 5) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del país de matrícula, para continuar el vuelo.
- 6) Los emolumentos de tripulación por el último mes.
- 7) Tendrán privilegios de primer grado sobre la aeronave:

**Los créditos por la prestación de los servicios de tránsito aéreo y la prestación de servicios y disponibilidad de recursos aeroportuarios, así como las garantías de pago por los mismos, debidamente inscritos en el Registro Público de Aeronaves.*

Art. Los créditos que se refieren a un mismo vuelo son privilegiados en el orden de prelación establecido en el presente Título. Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata. Los créditos privilegiados del último vuelo son preferidos a los vuelos anteriores.

Art. Los privilegiados se ejercen sobre la aeronave, sus accesorios, sus motores y la indemnización del seguro. La carga y flete se verán afectados por ellos, sólo en el caso en que se haya beneficiado directamente con los gastos provenientes de la búsqueda, de la asistencia y del salvamento de la aeronave.

Art. . - Los privilegios se extinguen:

- 1) Por extinción de la obligación principal.
- 2) Por la expiración del plazo de un año desde la inscripción en el Registro, siempre que no medie renovación.
- 3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscritos conforme al primer artículo de este Capítulo.

Art. . - Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince días siguientes a su descarga y siempre que no haya pasado legítimamente a manos de terceros. El término empieza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. No es necesario inscribir este privilegio.

Art. . - Los Estados Signatarios deberán reconocer los privilegios constituidos conforme con

las prescripciones del presente Capítulo, en todos los casos jurídicos que se realicen en sus respectivos territorios, sobre los cuales aquellos estén destinados a producir efectos.

CAPITULO VI DE LA HIPOTECA AERONAUTICA

Art. . - Las aeronaves pueden hipotecarse en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscriptos en el Registro de Aeronaves. Ni las aeronaves ni sus motores son susceptibles de otro derecho de garantía.

No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita provisoriamente de conformidad con el artículo (***) de este Código. Cuando sean hipotecados motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se hará de ellos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando éstos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

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

El instrumento deberá constar con precisión:

- 1) El nombre y el domicilio de las partes contratantes.
- 2) La matrícula de la aeronave e inscripción del motor y de la aeronave en que se encuentra instalado o se efectuará su instalación.
- 3) Los seguros que cubren el bien hipotecado.
- 4) El monto del crédito, los intereses convenidos, el plazo del contrato y el lugar del pago.

Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1 y 4, se hará la transcripción del contrato y se indicará la etapa en que se halla la construcción, consignándose los datos de inscripción en la sección especial del Registro de Aeronaves.

Art. - La hipoteca, salvo estipulación expresa en contrario, se extiende a las indemnizaciones debidas al propietario por daños sufridos por la aeronave y por los motores o aeronaves en construcción. Se extiende también a la indemnización del seguro por pérdida o avería, en el mismo supuesto del párrafo anterior. A los efectos establecidos en este artículo, los acreedores hipotecarios deberán notificar por acto auténtico a los aseguradores la existencia del gravamen hipotecario.

Art. . - En caso de instrucción o de inutilización de la aeronave o del motor, los acreedores hipotecarios pueden ejercer su derecho sobre los materiales y los efectos salvados o sobre su producido en caso de venta debidamente autorizada, salvo estipulación expresa en contrario.

Art. . - La hipoteca se extingue a los cinco años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuera renovada.

Art. . - La hipoteca debidamente constituida toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código. Con excepción de estos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

CAPITULO VII DEL EMBARGO DE AERONAVES

Art. . - Todas las aeronaves o motores inscriptos son susceptibles de embargo, con excepción de las aeronaves de Estado y los motores afectados a las mismas.

Art. . - La anotación del embargo en el Registro de Aeronaves, confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que cualquier otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho.

Art. Toda aeronave, cualquiera fuese el titulo jurídico bajo la cual es utilizada por su explotador, es susceptible de embargo (o embargo preferente) con excepción de las públicas.

Podrá ser dispuesta la inmovilización de la aeronave en cualquier momento cuando:
 -...en el caso de vuelos regulares, se trate de un crédito por la prestación de servicios de tránsito aéreo o por la prestación de servicios aeroportuarios o asignaciones de recursos aeroportuarios impago, por un plazo mayor de dos meses.
 - ...En el caso de vuelos no regulares o chárter, el operador aeroportuario acredite fehacientemente la existencia de una deuda vencida por la prestación de servicios de transporte aéreo, por la prestación de servicios aeroportuarios o asignación de recursos aeroportuarios.

CAPITULO VIII DE LA DOCUMENTACION DE A BORDO

Art. . - Toda aeronave que se emplea en la navegación aérea llevará los siguientes documentos de conformidad con las condiciones prescriptas por el presente Código.

- 1) el certificado de la matrícula
- 2) el certificado de aeronavegabilidad
- 3) las licencias apropiadas para cada miembro de tripulación
- 4) el diario de a bordo
- 5) si está provista de aparatos de telecomunicación, la licencia de los mismos.
- 6) si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y de los lugares de embarco y de destino.
- 7) si transporta carga, un manifiesto y las declaraciones detalladas de la carga.

Art. . - El estado aceptará la validez de los certificados de aeronavegabilidad y de los certificados de competencia y de las licencias expedidas o validadas por otro Estado en que esté inscripta la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o validaron, sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad aquellos establezcan.

TITULO V PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Art. - El personal aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación que realicen funciones a bordo y las personas que desarrollan funciones técnicas concurrentes en la superficie tendientes a posibilitar el desarrollo del vuelo y el mantenimiento de la aeronave.

Art. . - El personal aeronáutico deberá contar con las licencias y los certificados de aptitud en vigencia, expedidos por autoridad competente del Estado de matriculación de la aeronave o de aquél en donde preste servicios.

CAPITULO II

DEL COMANDANTE DE AERONAVE

Art. . - El piloto que, reuniendo las debidas condiciones técnico-legales, esté al mando de una aeronave estará investido de las funciones de comandante.

Art. . - El comandante de la aeronave es el representante del explotador, a quien incumbe su designación; a falta de ella, se presume que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. En ausencia de éste o mediando imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones y no habiendo explotador indicado sucesor, las mismas serán ejercidas por los demás miembros de la titulación, conforme al orden que fijen las reglamentaciones dictadas a tal fin. Dentro de cada categoría el orden de sucesión estará determinado por la jerarquía asignada a cada uno por el explotador.

Art. - El nombre del comandante, los poderes especiales que le hayan sido conferidos y el orden de sucesión en el mando, en su caso deben constar en la documentación de a bordo. En el supuesto de que la persona llamada en el orden de sucesión para reemplazarlo no contara con el correspondiente título de piloto, estará obligada a recabar la colaboración de cualquiera de las personas de a bordo que cuente con dicho título.

Art. . - Son obligaciones del comandante:

- 1) Constar que la aeronave y la tripulación cuentan con los documentos y los libros exigidos por las leyes por los reglamentos.
- 2) Contar con los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviera predicción favorable por lo menos hasta el primer punto de aterrizaje.
- 3) Inspeccionar la distribución de la estribo de a bordo, impidiendo mayor peso que el autorizado y la carga que constituya un peligro para la aeronave y/o para los pasajeros.
- 4) En caso de peligro, permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, a la tripulación y a los bienes que se encuentren a bordo y para evitar daños en la superficie.
- 5) Impedir el embarque de personas que se encuentren física o psíquicamente en condiciones de anormalidad y que puedan perjudicar el orden o la seguridad del vuelo.
- 6) Adoptar, en general, todas aquellas medidas que estime necesarias para el buen funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo del vuelo.
- 7) Tomar las medidas necesarias para la prevención de actos que atenten contra la seguridad de la aviación y las instalaciones y/o el material aeronáutico.
- 8) Verificar que la aeronave y sus equipos hayan sido revisados y estén en perfectas condiciones de funcionamiento y que se haya cumplido con el mantenimiento previsto para el equipo que se trate.
- 9) Acatar las órdenes impartidas por los servicios de Tránsito Aéreo en el ejercicio de sus funciones específicas de control, salvo cuando estas puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o del pasajero, en cuyo caso el comandante adoptará la decisión que su criterio le señale como necesaria para cumplir con su cometido, previa notificación que dará de inmediato a los referidos servicios, asumiendo la responsa-

bilidad de tal decisión.

Art. . - El comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo. Es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de la conducción segura de la misma de acuerdo a los Reglamentos de circulación aérea y Manual de operaciones de vuelo del explotador. Tiene poder de disciplina sobre la tripulación y autoridad sobre los pasajeros. Tiene el control total sobre la aeronave y la carga transportada. El ejercicio de sus funciones comienza desde que se inicia la preparación del vuelo y lo finaliza cuando éste concluye. En caso de interrupción anormal del vuelo, ejercerá sus funciones hasta que la tripulación el pasaje y la carga estén en lugar seguro o en manos de representantes del explotador o de las autoridades aeronáuticas, según el caso.

Art. - En virtud de lo nombrado en el artículo anterior, el comandante tiene las facultades siguientes:

- 1) Desembarcar, por justos motivos, tripulantes, pasajeros y carga en una escala intermedia, a cuyo fin de los Estados Signatarios se comprometen a allanarle las dificultades que pudieran surgir como consecuencia de disposiciones internas que se opongan a esta norma.
- 2) Oponerse, por razones fundadas, al embarque de cualquier persona o carga.
- 3) En caso de necesidad, encargar temporalmente a cualquier miembro de la tripulación un servicio distinto a aquél para el que fue contratado.
- 4) Arrojar, durante la operación de vuelo, mercancías, equipajes, equipos y/o combustible, en caso de considerarlo necesario para la seguridad del vuelo.
- 5) Decidir la no realización o prosecución del vuelo cuando, a su juicio, este en peligro la seguridad del mismo, debiendo comunicar su decisión de inmediato a la autoridad competente del lugar donde se encuentre y al explotador o a su representante.

Art. . - Aún sin mandato especial, el comandante de la aeronave está facultado para:

- 1) Tomar todas las medidas y efectuar todos los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación, la salvaguarda de la carga y la continuidad del viaje.
- 2) Contratar, por la duración del viaje y en reemplazo de los miembros de la tripulación que no continúan el mismo, al personal indispensable para la terminación de dicho viaje. Estas facultades serán ejercidas por el comandante cuando no hubiere en el lugar ningún representante del explotador, quien no podrá desconocerlos.

Art. - Sin perjuicio por lo dispuesto por el artículo 232 de este Código, el comandante podrá ser suspendido en el ejercicio de sus funciones por autoridad competente del Estado Signatario bajo cuya jurisdicción se encuentre la aeronave y de conformidad con las leyes locales, en caso de:

- 1) Atentado o insubordinación contra la autoridad competente, el explotador o sus representantes.
- 2) Comisión de un delito a bordo o en tierra que provocara una grave alteración del orden público.

Art. - El comandante de la aeronave deberá registrar en el libro de abordaje las defunciones ocurridas a bordo debiendo remitir copia auténtica a la autoridad competente del Estado de matrícula. Asimismo, tanto en caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, deberá tomar las medidas de seguridad con respecto a los efectos que

pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario al cónsul o a la autoridad que designe el Estado de matrícula o en su efecto, al representante del explotador en la primera escala que hiciere.

Estas funciones se cumplirán sin perjuicio de las que corresponden al comandante como encargado de la dirección del vuelo y en caso de peligro para este, el comandante podrá delegarlos en otros miembros de la tripulación.

Art. - En caso de delito cometido a bordo de una aeronave, el comandante deberá proceder a la detención del o de los autores, cómplices o sospechosos y reunir y asegurar las pruebas del delito. De todo lo actuado labrará un informe que entregará, junto con las pruebas acumuladas y las personas mencionadas anteriormente, a la autoridad competente del aeropuerto en que efectúe el primer aterrizaje.

Art. - La responsabilidad del comandante por la conducción del vuelo se transfiere a los servicios de tierra de control de tránsito aéreo cuando se han seguido las órdenes impartidas por éstos para la operación de la aeronave y en lo relativo a las maniobras que dependan de tales instrucciones.

TITULO VI DE LOS AEROCLUBES

Art. . - Son aeroclubes las asociaciones civiles que funcionan como escuela de pilotaje y desempeñan otras actividades aeronáuticas que se practican, por parte de sus asociados, sin fines de lucro.

Los aeroclubes quedan sujetos, a las normas reglamentarias dictadas por la autoridad competente que ha autorizado su funcionamiento y a las del presente Código.

TITULO VII DEL EXPLOTADOR/OPERADOR

Art. /*. - A fines del presente Código, explotador/operador es la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro.

Art. . - Se presume que el explotador/operador de la aeronave es su propietario.

Art. - La presunción a la que se refiere el Artículo /* queda sin ningún efecto si se prueba que se ha transferido el carácter de explotador mediante un contrato aeronáutico debidamente inscripto en el Registro de Aeronaves de un determinado Estado Signatario.

Art.- La inscripción del contrato mencionado en el Artículo /* libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador; las cuales quedarán a cargo de la otra parte contratante.

TITULO VIII SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Art. – Servicio de transporte aéreo es toda clase de actos realizados por un transportador para el traslado de personas, cosas o correo, en una aeronave y de un aeródromo a otro y en condiciones de seguridad, concedido o autorizado por la autoridad de aplicación.

Art.- Los servicios de transporte aéreo pueden ser internos o internacionales. Los primeros son los realizados entre dos o más puntos del territorio de un Estado. Los servicios internacionales son los realizados entre el territorio de dos o más Estados, o entre dos puntos del territorio de un Estado cuando se hubiese previsto una escala intermedia en el territorio de otro Estado.

Art.- Los servicios de transporte aéreo pueden ser regulares y no regulares. Los primeros son los que, abiertos al uso público, se realizan mediante una serie sistemática de vuelos durante la vigencia de un permiso operativo, con itinerarios y horarios prefijados. No se altera el carácter regular del servicio por la circunstancia de que la serie sistemática de vuelos no se mantenga durante todo el año.

Es servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerarios y horarios prefijados, aunque un servicio determinado se efectúe por medio de una serie de vuelos.

Art. – La explotación de servicios de transporte aéreo requiere concesión o autorización previa mediante un permiso operativo otorgado por el órgano administrativo competente.

Art.- Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por el Estado respectivo para ser titular de la concesión o autorización de que se trate.

Art.- Las concesiones o autorizaciones de servicios de transporte aéreo en cualesquiera de sus clases no se otorgarán sin la comprobación por la autoridad estatal respectiva de la capacidad jurídica, técnica y económico-financiera del explotador y la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, aeropuertos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

Art.- La concesión o autorización de un servicio de transporte aéreo no importa exclusividad ni monopolio en ruta alguna, ni en clase alguna de servicios aéreos.

Art.- Las concesiones o autorizaciones para realizar servicios de transporte aéreo serán otorgadas por el Estado, el que fijará el procedimiento para su tramitación, en el que se incluirá una audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.

El procedimiento no podrá exceder, en su extensión total de tiempo, del plazo de seis meses, al cabo del cual la autoridad de aplicación del respectivo Estado deberá resolver sobre la petición, con opinión fundada. Si este plazo venciera sin que se dicte la decisión correspondiente, se considerará que la petición es aprobada.

Art.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden interno del Estado mediante servicios de transporte aéreo prestados por personas físicas o jurídicas constituidas en

el país de acuerdo con su legislación vigente, salvo casos de excepción en que razones de interés general acrediten la conveniencia de otorgar autorizaciones a transportadores de bandera extranjera, bajo condición de reciprocidad.

Art.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de personas o mercancías a cargo de empresas nacionales de cada Estado y extranjeras, a cuyo efecto la autoridad de aplicación del Estado respectivo celebrará acuerdos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo o autorizará las respectivas explotaciones a transportadores de ese país o extranjeros.

Art.- Se facilitarán las operaciones de entrada y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en los servicios de transporte aéreo internacionales e internos y su coordinación con la seguridad en todos sus aspectos, de conformidad con los convenios internacionales en los que cada Estado sea parte, mediante la eficaz actividad de los organismos especializados.

La coordinación prevista en el párrafo anterior estará a cargo del Comité Nacional de Seguridad y Facilitación de cada Estado, de acuerdo con la reglamentación que fije su integración, funciones y atribuciones.

CAPITULO II

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Art.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituidas conforme con las leyes vigentes. Cuando no hubiere empresas de capitales estatales, privados o mixtos autorizadas a explotar servicios aerocomerciales, estos últimos podrán ser realizados por el Estado, a quien se le aplicará el presente Código.

Art.- Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deberán mantener su domicilio real en el Estado de designación de la respectiva empresa.

Art.- Las sociedades se constituirán en cualesquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

- 1) El domicilio de la sociedad y su oficina principal deben estar en el país de su constitución.
- 2) El control y la dirección de la sociedad deben estar en manos de personas con domicilio real en el país de su constitución.
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, por lo menos la mitad más unos de los socios deben tener domicilio real en el país de su constitución y poseer la mayoría del capital social.
- 4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a personas con domicilio real en el país de su constitución. La transferencia de estas acciones solo podrá efectuarse con autorización del Directorio (o Junta Directiva), el cual comunicará a la autoridad de aplicación, dentro de los ocho (8) días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.

Art.- Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesoria, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas

en el respectivo Estado y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados.

Art.- La autoridad de aplicación reglamentará los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de las memorias, balances generales y cuadros demostrativos de ganancias y pérdidas. Las empresas llevarán, además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad de aplicación, la que podrá efectuar las verificaciones y requerir los informes necesarios para determinar, en cualquier momento, el origen y distribución del capital social y el estado de la capacidad económico-financiera.

Art.- Los servicios de transporte aéreo interno regulares y no regulares serán realizados mediante autorizaciones otorgadas por la autoridad de aplicación. Cuando se otorguen concesiones, las mismas serán otorgadas con relación a rutas determinadas, por períodos que no excederán de quince (15) años. Sin embargo, si subsistieren las razones de interés público que motivaron la concesión, ésta podrá ser prorrogada sucesivamente a requerimiento de la persona o empresa concesionaria, por lapsos no mayores del antes citado.

Art.- El personal que desempeñe funciones a bordo de las aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo interno deberá ser de nacionalidad de cualquier Estado que sea parte del presente código. Por razones técnicas, la autoridad de aplicación podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos (2) años, a contar desde la fecha de la autorización.

Art.- Las aeronaves afectadas a los servicios de transporte aéreo interno deberán tener matrícula del Estado que haya designado a la respectiva empresa. Sin embargo, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad de aplicación podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Art.- Cada Estado contratante establecerá las normas operativas a que se sujetarán los servicios de transporte aéreo interno y autorizará la afectación de las aeronaves a las flotas de los transportadores que haya autorizado.

Art.- Los itinerarios, frecuencias y horarios de los servicios aéreos regulares serán fijados por cada Estado contratante, de acuerdo con la reglamentación respectiva. En esta última se incluirá la coordinación para la asignación de las franjas horarias aeroportuarias.

Art.- Las tarifas que se apliquen por los transportadores que cumplan servicios de transporte aéreo interno serán registradas ante la autoridad de aplicación de cada Estado contratante, la que podrá modificarlas aumentándolas en opinión fundada, cuando considere que las mismas no cubren los costos operativos directos e indirectos en la ruta de que se trate.

Art. - Los acuerdos entre empresas concesionarias o autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo interno que impliquen convenios de cooperación interempresaria, deberán ser comunicadas a la autoridad de aplicación de cada Estado contratante antes de su comienzo de ejecución, a fin de evitar toda clase de monopolio directo o indirecto y garantizar el debido cumplimiento de los servicios a los usuarios.

Art .- Los transportadores aéreos no podrán realizar prácticas anticompetitivas mediante actos que limiten, distorsionen, restrinjan o falseen la competencia o el acceso al mercado, constituyan un abuso de una posición dominante o consagren un monopolio. Cada Estado contratante reglamentará lo dispuesto por el párrafo precedente en el plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Código, estableciendo un procedimiento para la sanción de los respectivos actos, en el que se asegure el principio de la defensa en juicio y una doble instancia.

Art .- Toda empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince (15) días de notificada, una suma equivalente al dos (2) por ciento de su capital en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco que cada Estado contratante establezca y a la orden de la respectiva autoridad de aplicación.

La caución se devolverá en un cincuenta (50) por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios concedidos o autorizados y el resto, una vez transcurrido un año a partir del momento indicado, siempre que la concesionaria o autorizada haya cumplido eficientemente sus obligaciones.

El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización, dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresará a la autoridad de aplicación del respectivo Estado contratante.

Art .- Para asegurar la continuidad de las prestaciones, el explotador de servicios de transporte aéreo interno deberá contar con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados.

Art .- La flota del explotador de servicios de transporte aéreo interno estará integrada por una cantidad de aeronaves que, juntamente con los demás elementos inherentes a la capacidad técnica, permita asegurar en todo momento la adecuada atención del servicio.

Art .- A la expiración normal o anticipada de las actividades de una empresa de transporte aéreo, sus aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones deberán ser ofrecidos en venta en el país de su constitución, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en el país, se autorizará su exportación.

Art .- La explotación de servicios aéreos internos no regulares deberá ajustarse al principio de que dos o más vuelos no regulares sucesivos no deben configurar un servicio regular.

Art .- Se podrá alentar exclusivamente a los transportadores y explotadores aeroportuarios de un Estado contratante que acrediten la posibilidad de una evolución favorable en los resultados de su explotación y siempre que cuenten con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados, mediante la adopción de medidas y regímenes adecuados que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión de los servicios que cumplen, comprendiendo alguna o varias de las siguientes formas de ayuda:

- a) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos.
- b) Reducción o eliminación de los derechos de importación a los equipos y materiales

a ser utilizados en servicios otorgados a los transportadores aéreos y en los servicios aeroportuarios, cuya fabricación no se realice en el país respectivo.

c) Liberación o disminución de gravámenes que incidan en los servicios aerocomerciales y aeroportuarios internos, procurando que los países extranjeros fijen similares medidas con los transportadores aéreos del país respectivo únicamente para sus servicios internacionales, bajo condición de reciprocidad.

d) Otorgamiento de avales y/o garantías financieras para las inversiones destinadas al reequipamiento o expansión de los respectivos servicios.

Art .- Con objeto de cubrir el déficit de una sana explotación o garantizar una razonable utilidad, un Estado contratante podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para el país. También podrá subvencionarse la explotación de los servicios aeroportuarios que se presten en los aeropuertos de dichas rutas.

CAPITULO III

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Art.- A los fines de asegurar la actividad aerocomercial en el orden internacional, se establecen los siguientes principios:

- 1) Los transportadores aéreos designados por los Estados Contratantes gozarán del libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (1ª. y 2ª. Libertades del aire).
- 2) La demanda de transporte aéreo entre el territorio de los Estados Contratantes se atiende primordialmente con transportadores de dichos países, para lo cual la capacidad autorizada a los respectivos transportadores deberá ajustarse a una distribución equitativa, fijada en base a las necesidades de los tráficos embarcados y desembarcados en esos Estados Contratantes (3ª. y 4ª. Libertades del aire). El mismo principio regirá para el aumento de la capacidad autorizada.
- 3) La totalidad de los tráficos que se realice entre el territorio de los Estados Contratantes y el de otro Estado no Contratante, se regirá por los tratados internacionales respectivos.
- 4) La promoción y desarrollo del transporte aéreo de mercancías por parte de transportadores de los Estados Contratantes, se realizará dentro de un marco de liberalización de los respectivos mercados.

CAPITULO IV

FISCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

Art .- Los servicios de transporte aéreo están sujetos a fiscalización por la autoridad de aplicación, a la que le corresponde:

- 1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente Código, leyes, reglamentaciones y demás normas que en su consecuencia se dicten.
- 2) Ejercer la fiscalización técnico-operativa, jurídica y económico-financiera del explotador de los servicios aéreos respectivos.
- 3) Suspender las actividades cuando considere que no están cumplidas las condiciones de seguridad requeridas y cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria y autorizar su reanudación, una vez subsanadas las deficiencias, siempre que no resultare de ello causales que traigan aparejadas la caducidad o retiro de la concesión o autorización.

- 4) Autorizar la interrupción de los servicios a solicitud de los prestatarios, cuando a su juicio no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinen el otorgamiento de la concesión o autorización.
- 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6) Exigir que el personal aeronáutico posea las condiciones de idoneidad requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7) Fiscalizar toda clase de promoción y comercialización de los documentos de transporte efectuada por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con objeto de impedir toda práctica anticompetitiva o monopólica.
- 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en territorio ...(del país de que se trate) y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.
- 9) Autorizar la incorporación de nuevas aeronaves a los servicios de empresas ...(del país de que se trate) de transporte aéreo, señalando su aptitud para el cumplimiento de los mismos en las rutas respectivas.
- 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que le confiera el Poder Ejecutivo.

Art .- Los transportadores están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves a un funcionario de la autoridad de aplicación que deba viajar en misión de inspección. El lugar será reservado hasta veinticuatro (24) horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera del mismo.

CAPITULO V

SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

Art .- Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento del mismo. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, la autoridad de aplicación y de acuerdo con las normas reglamentarias, en cualquier momento podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferida para la explotación de actividades aerocomerciales, en las siguientes circunstancias:

- 1) Cuando el explotador no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o faltase reiteradamente a obligaciones de menor importancia.
- 2) Cuando el servicio no fuere iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
- 3) Cuando el servicio se interrumpiese, total o parcialmente, sin causa justificada o permiso de la autoridad de aplicación.
- 4) Cuando una empresa es declarada en quiebra, se liquida o se disuelve por resolución judicial o cuando peticionado su concurso preventivo, la autoridad de aplicación estime que no existen garantías adecuadas para garantizar la prestación de los servicios respectivos.
- 5) Si la concesión o autorización hubiese sido cedida contra lo dispuesto por el artículo ...(el que corresponda) del presente Código.
- 6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista en el Título ...(Seguros) del presente Código.
- 7) Cuando el explotador se opusiere a la fiscalización o inspecciones establecidas por este Código o por la reglamentación.

Art. - Cuando se configure alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo anterior, la autoridad de aplicación podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta que se sustancien las actuaciones administrativas correspondientes.

Art. - Antes de la resolución que establezca la caducidad de la concesión o autorización, deberá oírse al interesado para que pueda producir prueba de descargo, en un procedimiento que determinará la reglamentación.

TITULO IX CONTRATOS

Capítulo I. CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

Sección I. ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

Art. . - Arrendamiento de aeronaves: es el contrato por el cual una parte llamada "locador", se obliga a conceder a la otra denominada "arrendatario" el uso y goce de una aeronave y/o motores determinados, percibiendo por ello un precio cierto en dinero, por un plazo establecido y para el cumplimiento de una actividad específicamente aeronáutica.

Art. . - Explotador: El arrendatario asume la calidad de explotador de la aeronave arrendada una vez perfeccionado el contrato dado que el contrato de locación de aeronave produce la transferencia de tal carácter

Art. - Inscripción: El contrato de arrendamiento de aeronaves o motores debe realizarse por escrito. A los efectos de la prueba y posibilidad a terceros deberá inscribirse en el registro del Estado en que la aeronave o motores arrendados se encontraren matriculados. La falta de inscripción traerá aparejada la responsabilidad solidaria entre los contratantes.

Art. - Subarrendamiento: El arrendatario no puede subarrendar la aeronave y/o los motores ni ceder el contrato.

Art. - Modalidades: El contrato de arrendamiento de aeronaves puede reconocer dos modalidades: A) arrendamiento de aeronave a casco desnudo; y B) arrendamiento de aeronave equipada y tripulada. En ambos supuestos, la dirección y el gobierno de la aeronave estarán a cargo del arrendatario.

Art. - Obligaciones del arrendador:

- El arrendador debe entregar la aeronave al arrendatario, en las condiciones pactadas, en el lugar y tiempo convenidos y con la documentación necesaria para la actividad aeronáutica de que se trate.
- Ejercer la debida diligencia para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad durante la vigencia del contrato.
- En el supuesto que el locador de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, cumplir con tales condiciones.

Art. - Obligaciones del arrendatario:

- Hacer uso de la aeronave arrendada conforme el destino pactado en el contrato.
- Abonar el precio conforme lo convenido en el contrato.

– Restituir la aeronave y/o motores al arrendador al finalizar el contrato en el lugar acordado y en las condiciones técnicas y jurídicas en que los hubiere recibido.

Art. – Prescripción: Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de aeronaves y/o motores prescriben según lo establecido por el sistema legal del Estado en que la aeronave y/o motor se encontraren inscriptos.

Art. – Jurisdicción y competencia: En caso de conflicto derivado del contrato de arrendamiento de aeronaves y/o motores, la jurisdicción y competencia aplicables serán las del Estado del registro de la aeronave y/o motores.

Sección II. – LEASING AERONÁUTICO

Art. – Leasing aeronáutico: es el contrato por el cual una parte, denominada dador, que debe ser propietario y explotador de una aeronave y/o motores determinados, se obliga a conceder a la otra, denominada tomador, el uso y goce de dichos bienes, para el cumplimiento de una actividad específicamente aeronáutica, por un plazo establecido, percibiendo por ello una renta cierta en dinero y confiriéndole opción de compra por un precio determinado o determinable.

Art. – Derechos y obligaciones de las partes: en el presente contrato, serán de aplicación, en lo relativo al arrendamiento, las disposiciones establecidas en el capítulo *(Deberá consignarse el Número de capítulo relativo al arrendamiento). En el supuesto en que el tomador hiciera uso de la opción de compra, ésta se regirá por las normas establecidas para la compra-venta de aeronaves y/o motores.

Sección III: FLETAMENTO

A) Fletamento a tiempo

Art. Habrá contrato de fletamento a tiempo de una aeronave determinada, cuando una parte, que se denomina “fletante” mediante el pago de un flete y conservando la tenencia y la gestión técnica de la misma, se obliga a ponerla a disposición de la otra, denominada “fletador” y a realizar los vuelos que esta última le indique, para realizar actividades específicamente aeronáuticas durante el tiempo y de conformidad con las condiciones previstas en el contrato respectivo. En este contrato, la gestión comercial de la aeronave corresponde al fletador.

Art. El contrato de fletamento a tiempo deberá realizarse por escrito y sus formalidades se regirán por la ley del lugar de su celebración. En cuanto a la validez ante terceros los contratos de fletamento o los que tienen por objeto la utilización de aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo concesionados por la autoridad competente, deberán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves en el cual está registrada cada aeronave.

Art. Cuando una aeronave con matrícula nacional sea explotada en otro Estado mediante un contrato de fletamento, la Autoridad Aeronáutica nacional podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de Matrícula de la aeronave. La Autoridad Aeronáutica nacional quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

Art. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio nacional mediante un contrato de fletamento, la Autoridad Aeronáutica nacional podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula.

Art. Son obligaciones del fletante:

- a) poner la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, equipada y tripulada, con la documentación necesaria a disposición del fletador; y,
- b) cumplir las operaciones aéreas pactadas y mantener la capacidad de la aeronave a disposición del fletador durante el tiempo u operaciones convenidos.

Art. Son obligaciones del fletador

- a) Adecuar el empleo de la aeronave al uso para el cual se la contrató y según las condiciones del contrato
- b) Pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos
- c) Proveer la documentación necesaria para el tránsito de los pasajeros, de la carga o para el uso especial a que se destine la aeronave.
- d) Indemnizar al fletante por todos los daños y perjuicios sufridos en razón de cualquier irregularidad, inexactitud o falta de los documentos de envío.

Art. En este contrato son a cargo del fletante el pago de:

- 1) Los salarios y la manutención de la tripulación.
- 2) Los seguros que cubran tanto los riesgos de la tripulación y del personal ocasionalmente a bordo, como, asimismo, de la aeronave;
- 3) Los repuestos y los accesorios destinados a mantener a la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad.

Art. Son a cargo del fletador los pagos de:

- 1) Los gastos de combustible, lubricantes y los demás elementos necesarios para el funcionamiento de la aeronave.
- 2) Los gastos que corresponden a la utilización comercial de la aeronave.
- 3) Los derechos y las tasas de infraestructura y transporte aéreo.

Art. En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada sin que medie culpa del fletante, el fletador estará obligado a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuese estipulado, sin perjuicio de las indemnizaciones pertinentes. El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda el término de duración del contrato.

Art. El fletador tiene derecho a resolver el contrato, notificando por escrito al fletante, cuando la aeronave no sea puesta a su disposición en la época y lugar convenidos. El resarcimiento de daños y perjuicios queda librado a las circunstancias del caso.

Art.: En el contrato de fletamento a tiempo el comandante de la aeronave recibe órdenes del fletante en todo lo referente a la gestión técnica, y del fletador con relación a su utilización comercial.

Art. Salvo estipulación o uso distinto, el flete debe pagarse por períodos mensuales y por anticipado, a falta de lo cual el fletante con notificación del fletador, puede resolver el contrato.

Art.: Ante terceros, cumplido el requisito de la inscripción del contrato, la responsabilidad del fletante no comprende la que resulte de la gestión comercial cumplida por el comandante de la aeronave en virtud de las órdenes dadas por el fletador, la que en con-

secuencia quedará a cargo de este último. Consecuentemente, en caso de no haberse inscripto, el fletante y el fletador serán solidariamente responsables por daños causados en el transporte aéreo, sin perjuicio de las acciones de repetición que pudieren haber entre uno y otro.

Art. Las acciones derivadas del contrato de fletamento a tiempo prescriben por el transcurso de un (1) año, contado desde la fecha de su vencimiento o desde la fecha de su rescisión o resolución si es anterior o desde el día de la terminación del último viaje si es posterior.

B) Del fletamento a viaje:

Art. : Habrá contrato de fletamento a viaje de aeronaves cuando una parte llamada "fletante", conservando la calidad de explotador, mediante el pago de un flete y de conformidad con lo estipulado, se compromete a poner a disposición de otra llamada "fletador", la capacidad útil total o parcial de una aeronave determinada al menos genéricamente para transportar personas o cosas, o bien, a realizar los viajes que se convengan para fines específicos manteniendo el fletante la gestión técnica de la misma.

Art.: El contrato fletamento a viaje total o parcial deberá realizarse por escrito u otro medio idóneo emitido por el fletante

Art. Los fletadores que adquieran la disposición de capacidad útil de aeronaves para comercializar la realizando contratos de transporte con terceros serán llamados corredores de fletes y deberán inscribirse en un Registro Especial que a los efectos llevará la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula de la aeronave.

En el contrato de fletamento, el fletante designará al banco depositario de dicho contrato a los efectos de la recepción y cancelación de los pagos vinculados al contrato.

Art. En toda comunicación verbal o escrita con cargadores o pasajeros, los corredores de fletes deberán señalar claramente que su posición contractual respecto a la aeronave es la de fletador y no la de explotador.

Art. Los Corredores de fletes no podrán comercializar contratos de transporte sin haber antes presentado a la Autoridad Aeronáutica la certificación previa de disponibilidad de la capacidad del fletante resultante del contrato de fletamento celebrado y la certificación del depósito del contrato de fletamento realizada por el banco depositario designado conforme lo dispuesto en el presente apartado.

Art. El fletante no aceptará ningún pago por adelantado vinculado al contrato de fletamento, a menos que haya sido presentada a la Autoridad Aeronáutica una copia de un acuerdo vigente entre dicho fletante y un banco designado, en virtud del cual todas las sumas pagaderas por adelantado al fletante por parte de los corredores de fletes, en relación con cualquier viaje que deba realizar dicho fletante, serán depositadas y mantenidas por el banco, en su calidad de depositario. El acuerdo estará sujeto a las siguientes condiciones:

(1) EL pasajero o cargador pagará al corredor de fletes por medio de cheque o transferencia bancaria pagadera al banco depositario. El cheque o transferencia y cualquier efectivo recibido por el fletante o por el corredor de fletes de parte de un pasajero o de un cargador se depositará en el banco a más tardar al quinto día hábil siguiente

a la recepción del cheque, transferencia o el efectivo, junto con una declaración que muestre el nombre y dirección del pasajero o cargador;

(2) El banco depositario pagará los fondos depositados a favor del fletante correspondientes a un contrato de fletamento solamente después de que el fletante haya presentado certificación por escrito al banco depositario que dicho contrato de fletamento ha sido ejecutado, liberando en ese momento a favor del corredor de fletes el remanente de la cuenta.

(3) En caso de resolución del contrato de fletamento, las sumas depositadas deberán ser devueltas por el banco directamente a los pasajeros o cargadores que realizaron los depósitos,

(4) El banco mantendrá una contabilidad separada para cada vuelo.

(5) Ningún término o disposición de este acuerdo podrá ser cambiado, renunciado, dado de alta, o terminado, excepto por la firma de las tres partes el banco, el fletante y el corredor de fletes. En el caso de que el banco quisiera dar por concluido el acuerdo, esta cesación tendrá efecto a los 5 días hábiles contados desde la firma de la misma, manteniendo en ese lapso de tiempo los fondos depositados por las partes.

Art. El Corredor de fletes deberá transmitir, a la autoridad aduanera, la información del manifiesto de carga consolidada y entregar copias de tantas cartas de porte como consignatarios registre. Deberá transmitir, a la aduana de control, por vía electrónica, las diferencias encontradas en la operación de desconsolidación de mercancías efectuada en el depósito aduanero o en otro lugar autorizado, respecto de la documentación que las ampara, dentro del plazo de tres horas hábiles contado a partir de la finalización de la descarga. En este mismo plazo deberán transmitir la información de las cartas de porte que se deriven del manifiesto de carga consolidada y entregar copia de tantas cartas de porte como consignatarios registre dicho documento.

Art. Son obligaciones del fletante:

1) Ejercer la diligencia razonable para poner la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad con el fin de cumplir el contrato convenido.

2) Poner la aeronave en el lugar y tiempo pactado para el embarque de las personas, los equipajes y la carga y conducirlos a destino en los términos del contrato.

Opción: Art. Son obligaciones del fletante:

1) Poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad.

2) Cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenidos, en el lugar y tiempo pactado para el embarque de las personas, los equipajes y la carga y conducirlos a destino en los términos del contrato.

3) Emitir la documentación referente a las personas o a la mercadería a transportar, salvo pacto en contrario.

Art. Son obligaciones del fletador:

1) Abonar al fletante el flete convenido.

2) Ejercer las diligencias necesarias a su alcance para que el fletante pueda realizar en tiempo oportuno el embarque de personas equipajes y carga para conducirlos a destino en los términos del contrato.

Art. La aeronave determinada en el contrato, solo podrá sustituirse por otra cuando las partes expresamente lo hubieran establecido.

Art. En el fletamento parcial, el fletador no puede ceder el contrato sin autorización estricta del fletante. En el fletamento total, si no existiese prohibición en el contrato, el fletador podrá subfletar toda o parte de la capacidad útil de la aeronave, manteniéndose plenamente su responsabilidad frente al fletante, de conformidad con las obligaciones contenidas en el contrato de fletamento.

Art. El fletante y el fletador serán solidariamente responsables ante el cargador y los pasajeros por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en la aeronave.

Art. Las acciones que se derivan del contrato de fletamento total o parcial prescriben por el transcurso de un (1) año contado desde la terminación del viaje, o desde la fecha en que se rescindió o resolvió el contrato, si ello se produjo antes de comenzado el viaje o en el curso.

Sección IV- DEL INTERCAMBIO

Art. El intercambio de aeronaves es un contrato por el cual dos o más explotadores se ceden recíprocamente el derecho a utilizar, total o parcialmente, sus respectivas aeronaves debidamente inscriptas en los registros de sus respectivos Estados, por un plazo determinado con o sin tripulación.

Art. El contrato debe celebrarse por escrito. Podrá formalizarse con las características de arrendamiento o fletamento recíprocos. En caso de que se realice la transferencia de la calidad de explotador se requiere la inscripción del contrato de intercambio en el registro de aeronaves de los respectivos Estados. En todos los demás casos se requiere constancia e incorporación en la documentación que debe ser llevada a bordo de la aeronave.

Art.* En todo aquello no previsto por la normativa especial del intercambio, se aplicarán supletoriamente las normas de arrendamiento o fletamento según correspondiere atendiendo a la naturaleza jurídica del convenio.

Art. Cuando exista intercambio de aeronaves en la modalidad de fletamento recíproco, ambas partes serán solidariamente responsables en relación a los contratos de trabajo de las tripulaciones del fletante.

Sección V – DEL CÓDIGO COMPARTIDO

Art. Los acuerdos de cooperación, colaboración, conexión, consolidación o fusión de servicios comerciales entre empresas son aquellos mediante los cuales dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

Art. se denomina código compartido al acuerdo por el cual dos transportistas aéreos convienen explotar conjuntamente una ruta determinada, compartiendo su código de designación comercial. Los transportistas aéreos que deseen realizar un acuerdo de código compartido, deberán ser previamente autorizados por la autoridad aeronáutica de sus respectivos Estados.

Art. Los acuerdos de código compartido deberán constar por escrito y someterse previamente a su ejecución a la aprobación de la autoridad aeronáutica para su posterior registro. Si la autoridad aeronáutica no formulase objeciones dentro de los 90 días, el acuerdo se considerará aprobado salvo que la autoridad aeronáutica, por resolución fundada, interrumpiera dicho término.

La autoridad aeronáutica debe mantener la confidencialidad que surja de los acuerdos y establecer los requisitos y condiciones de aprobación que se determinarán por la reglamentación específica, conforme a las normas generales del primer párrafo.

Art. En los acuerdos de código compartido, las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

Capítulo II – DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

Art. Habrá contrato de transporte aéreo cuando una parte denominada porteador se obligue a transportar por vía aérea, de un lugar a otro, en una aeronave, a personas o cosas de acuerdo con lo estipulado, y la otra pagar por ello un precio en dinero.

Art. El transporte que haya de efectuarse por varios transportadores aéreos, sucesivamente, se estimará como transporte único cuando las partes lo hubieren considerado como una sola operación, tanto si se hubiere formalizado por medio de un solo contrato como por una serie de ellos.

Art. Se considera transportador de hecho al que realiza todo el trayecto o una parte, autorizado expresamente por el transportador contractual o con el transportador sucesivo.

Sección I – Transporte de pasajeros

Art. Hay contrato de transporte aéreo cuando dos personas, transportista y pasajero, convienen el traslado de una persona de un lugar a otro por vía aérea utilizando para ello una aeronave. Asimismo, subsiste el contrato aun en caso de exoneración del pago del precio estipulado, si el traslado es llevado a cabo por una empresa de transporte aéreo.

Art. El contrato de transporte aéreo de pasajeros podrá probarse por toda clase de medios probatorios. La constancia emitida por el transportador de la información electrónica acredita su existencia.

Art. El billete de pasaje o la constancia de la información electrónica expedida por el transportador es el documento que instrumenta el contrato de transporte aéreo de pasajeros entre el transportista y la persona a cuyo nombre se emite, en el que se incluyen todas las condiciones convenidas. Puede acreditar un transporte individual o colectivo y debe contener:

- 1) Lugar y fecha de expedición.
- 2) Nombre del pasajero y del transportador o transportadores.
- 3) Puntos de partida y de destino, precio y clase del pasaje.
- 4) La explicitación clara de las condiciones, restricciones y limitaciones a que está sujeto y de todos sus derechos.

Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada previamente podrá sustituir a la expedición del billete de pasaje o la constancia de la información elec-

trónica. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

Art. Cuando el transportista acepte al pasajero sin expedir el billete, o lo expida en forma irregular o la prueba del mismo no pueda determinarse, se considerará que existe contrato con todas las obligaciones y responsabilidades pactadas, sin tener derecho a ampararse en las disposiciones que limitan o excluyen su responsabilidad.

Art. La ejecución del contrato de transporte aéreo de pasajeros comprende desde las operaciones de embarco, las operaciones efectuadas a bordo de la aeronave hasta las operaciones de desembarco.

Art. El contrato de transporte aéreo de pasajeros se considerará cumplido por el transportador cuando el pasajero arribe al punto de destino, salvo que se hubiera interrumpido por causa imputable al pasajero.

Art. El transportador estará obligado, en cada vuelo en que sean transportados pasajeros, a confeccionar una lista de los mismos, en duplicado, debiendo conservarse un ejemplar a bordo para ser presentado cuando lo soliciten los funcionarios autorizados a realizar la inspección o control del tránsito aéreo.

Art. El transportador exigirá a cada pasajero la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino y deberá negar el embarque al pasajero que careciere de documentación necesaria o presentare signos evidentes de estar afectado de enfermedad, ebriedad, consumo de estupefacientes u otras circunstancias, que hicieran peligrar la salud del pasaje y/o la seguridad del mismo o del vuelo. En tales supuestos, su negativa a embarcar al pasajero no será pasible de sanción alguna.

Opción: Art. - El porteador exigirá a cada pasajero la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino y deberá negar el embarque al pasajero que careciere de documentación necesaria o presentare signos evidentes de estar afectado de enfermedad, ebriedad, consumo de estupefacientes u otras circunstancias, que hicieran peligrar la salud del pasaje y/o la seguridad del mismo o del vuelo. En tales supuestos, su negativa a embarcar al pasajero no será pasible de sanción alguna.

Art. El pasajero estará obligado a:

- 1.- Mantener una conducta adecuada durante el uso de los servicios y equipos de transporte aéreo de conformidad con las normas de seguridad que a tal efecto disponga el transportista.
- 2.- Informar al transportista cualquier interrupción, deficiencia o daño ocurrido en los equipos y sistemas, una vez que tenga conocimiento del hecho. Tiene la obligación de no alterar los equipos, sistemas o infraestructuras asociados a la prestación de los servicios de navegación aérea o al transporte aéreo.
- 3.- Prestar toda la colaboración posible al transportista cuando éstos se la requieran en el cumplimiento de sus funciones.
- 4.- Acatar las disposiciones de seguridad emitidas por el Comandante de la Aeronave y de su tripulación.

Art. Todo pasajero tiene derecho a:

- 1.- Acceder en condiciones de igualdad a todos los servicios aeronáuticos y a recibir

un servicio eficiente, de calidad e ininterrumpido.

2.- Recibir el trato y la información adecuada sobre las circunstancias que puedan afectar las condiciones de oportunidad y horarios pactados en el contrato de transporte tales como la suspensión, retardo, restricción o eliminación de los servicios que haya contratado, expresando las causas de tales modificaciones.

3.- Obtener oportunamente el reintegro en dinero efectivo, de lo que hubiese pagado por servicios que no haya podido hacer uso, debido a causas imputables al transportista.

4.- Que se atiendan a la brevedad y de manera eficaz todas sus solicitudes, quejas o reclamos derivados de la prestación del servicio.

5.- Recibir atención médica indispensable a la protección de su salud, provista por el transportista durante la ejecución del contrato de transporte, y en caso de muerte, la atención para sus causahabientes y herederos durante el período inmediato siguiente al infortunio.

Art. En el caso de transporte aéreo de personas con necesidades especiales, que impliquen la ocupación de más de un asiento en la cabina, así como un régimen particular de alimentos o bebidas, el traslado deberá ser efectuado por el transportista sin costo adicional para el pasajero. En tal supuesto, corresponderá al pasajero informar al transportista de dichas necesidades especiales al momento de efectuar la reserva correspondiente.

Art. La no realización del viaje por causa imputable al transportador o a su negativa arbitraria a embarcar a cualquier pasajero, dará derecho a este último a percibir el reintegro total del precio del pasaje, sin perjuicio de las indemnizaciones por todos los daños que la conducta del transportador le ocasione.

Cuando la no realización del transporte se deba a causas no imputables al porteador el pasajero tendrá derecho al reintegro del precio del pasaje o, a opción suya, a ser transportado a costa del transportador, en otro vuelo similar y en condiciones similares a las contratadas.

Art. Si en el trayecto del viaje previsto, este se hubiera interrumpido por causa imputable al transportador, este estará obligado, a su costa, a la matriculación y alojamiento de los pasajeros por el tiempo que dure la interrupción y a ofrecer a éstos, en su caso, las siguientes opciones:

- 1) Reembolsarles el importe proporcional del viaje no realizado, en forma inmediata.
- 2) La continuación del viaje, de conformidad con la demora prevista.
- 3) La continuación del viaje por otro transportador, en las mismas condiciones pactadas.
- 4) El retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

En vuelos de conexión, el transportista será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el transportista y el pasajero.

Art. Si la interrupción no fuere imputable a las partes, el pasajero sólo tendrá derecho a los gastos de manutención y alojamiento por el tiempo que dure la demora en la continuación del transporte.

Art. Si el pasajero provocara la interrupción de su transporte, no le asistirá derecho a reclamo alguno.

Art. Cuando la no realización del transporte se deba a causas no imputables al transportista, el pasajero tendrá derecho al reintegro total del precio del pasaje o, a opción suya, a ser transportado a costa del transportador, en otro vuelo similar y en condiciones similares a las contratadas.

Art. Si el pasajero no se presentase o lo hiciere sin tiempo suficiente para ser embarcado en el vuelo contratado, perderá tanto el derecho a ser transportado en ese vuelo, como el reintegro del precio del pasaje. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador deberá reintegrarle el total del precio del pasaje, o del tramo sobrevendido.

Art. El pasajero tendrá derecho a resolver en su totalidad o en parte el contrato de transporte celebrado, siempre que comunique al transportador su renuncia al derecho de ser transportado en el vuelo previsto con 48 hs. de antelación. En tal supuesto, podrá obtener el reintegro del pasaje o de la parte proporcional que se fijará al efecto, descontados los gastos.

Opción: Art. . - El pasajero tendrá derecho a resolver el contrato de transporte celebrado, siempre que comunique al transportador su renuncia al derecho de ser transportado en el vuelo previsto con la debida antelación. En tal supuesto, podrá obtener el reintegro del pasaje o de la parte proporcional que, conforme a la anticipación con que se comunique su decisión, se fijará al efecto, descontados los gastos.

La reglamentación de los plazos y las condiciones de esta resolución serán fijados por la autoridad administrativa al reglamentar las condiciones generales del contrato de transporte aéreo.

Art. En ningún caso podrá el transportador tener por resuelto el contrato, y si así lo hiciere, deberá abonar al pasajero el precio íntegro del pasaje y la indemnización de todos los perjuicios que le ocasione.

Sección II – DEL TRANSPORTE DE EQUIPAJE

Art. El contrato de transporte aéreo de equipaje es aquel por el cual el transportista se obliga a trasladar en una aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, determinado equipaje conjuntamente con un pasajero.

Art. El pasajero tendrá derecho al transporte de su equipaje sin pago adicional, dentro de los límites de peso y volumen que se fijen al efecto. En el transporte de equipaje el transportador deberá emitir un talón de equipaje por cada bulto, por escrito o por medios electrónicos.

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

Art.* El talón de equipaje debe contener:

- 1) Numeración del billete de pasaje
- 2) Puntos de partida y destino
- 3) Peso y cantidad de bultos
- 4) El monto del valor declarado, si lo hiciere

Art. Si el transportista aceptara el equipaje sin expedir el talón correspondiente, o si este no contuviere las especificaciones indicadas en los incisos 1, 2 y 3 del artículo anterior se considerará que existe contrato con todas las responsabilidades y obligaciones enumeradas en este Código, sin que el transportista pueda ampararse en las disposiciones que limitan o excluyen su responsabilidad. Asimismo, en tal caso, serán válidas las manifestaciones hechas por el pasajero, en cuanto se refieran al peso y a la cantidad de bultos, así como al valor de su contenido, salvo prueba en contrario a cargo del transportista.

Art. El porteador entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado

Art. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón de equipaje no afectara la validez ni existencias del contrato aéreo de equipaje, el que quedara sujeto a las disposiciones de este Código.

Opción: Art. El incumplimiento de las disposiciones de los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Código incluyendo las relativas al sistema de responsabilidad.

Sección III - DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Art. Hay contrato de transporte de mercancías cuando el transportista se obliga a trasladar por un precio, de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, una o varias cosas que el expedidor se compromete a darle y que aquél debe entregar al destinatario.

Art. El transporte aéreo de mercancías se prueba con la carta de porte aéreo, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportador. Deberá expedirse por escrito, por medios electrónicos o por cualquier otro medio y puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Art. La carta de porte aéreo constará en tres ejemplares originales: uno para el transportador, con la firma del remitente o expedidor; otro para el destinatario, con las firmas del transportador y del remitente o expedidor y otra para el remitente o expedidor, con la firma del transportador. Las firmas del transportador y del expedidor o remitente podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

Art. Si para la emisión de la carta de porte aéreo se usaren medios electrónicos u otros medios, el transportista entregará al expedidor o remitente, a pedido de este último, un recibo que permita identificar la carga o el envío y el acceso a la información de la que quedó constancia en dichos medios.

Art. Cuando varios bultos integren la carga, el transportista tendrá derecho a pedir al expedidor o remitente que extienda cartas de porte aéreo separadas y este último, a su vez, podrá solicitar recibos de carga separados cuando el transportador utilice medios electrónicos u otros medios para emitir las cartas de porte aéreo.

La carta de porte aéreo o el recibo indicado en el artículo anterior deberán incluir:

a) Lugar y fecha de emisión. b) Puntos de partida y de destino. c) Nombre y domicilio del expedidor o remitente y del transportador. d) Nombre y domicilio del destinatario, en su

caso. e) Peso, naturaleza y dimensiones de la carga o bultos. f) Clase y estado de la carga y del embalaje e individualización de los bultos. g) Precio y gastos e importe del valor declarado, en su caso. h) Plazo para el transporte e indicación de la ruta, si se hubiese convenido. i) Los documentos entregados al transportador con la carta de porte. j) La declaración de interés en la entrega de la carga formulada por el expedidor, en su caso.

Opción: Art. - El transportador o el remitente tendrán derecho a que se extiendan tantas cartas de porte o documento que la reemplace como bultos hubiere que transportar. Este derecho se aplicará asimismo a los transportadores multimodales, si los hubiere. No obstante, cuando el número de bultos sea tal que demore o dificulte la expedición de cartas de porte, el porteador tendrá el derecho a exigir la unificación de empaque. Cuando intervengan varios porteadores, podrá limitarse la emisión de las cartas de porte pendientes, siendo a cargo de los sucesivos porteadores la emisión de los documentos que establezcan sus derechos y obligaciones.

Art. El incumplimiento de lo previsto en los artículos anteriores de la presente Sección no afectará la existencia ni la validez del contrato, el que quedará sujeto a las disposiciones del presente código.

Art. La carta de porte aéreo o el recibo de carga acreditan, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato, la recepción de la carga por el transportador y las condiciones que contengan sobre el transporte.

Art. Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, naturaleza, dimensiones y embalajes de la carga y número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados. Las indicaciones relativas a la cantidad, volumen y estado de la carga no constituyen prueba contra el transportador, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del expedidor o remitente y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

Art. El expedidor o remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscriptas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los medios electrónicos u otros medios.

Art. El expedidor o remitente indemnizará al transportado de todo daño que éste haya sufrido, o cualquier otra persona respecto de la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre. A su vez, el transportista indemnizará al expedidor o remitente de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona respecto de la cual el expedidor o remitente sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscriptas por el transportador o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los medios electrónicos u otros medios.

Art. El expedidor o remitente tiene derecho, siempre que cumpla con todas sus obligaciones emergentes del contrato de transporte aéreo de mercancías, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso

de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor o remitente no ejercerá este derecho de disposición en forma que perjudique al transportador o a otros expedidores o remitentes y deberá reembolsar los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

En estos casos, el transportista deberá avisar inmediatamente al expedidor o remitente cuando le sea imposible ejecutar sus instrucciones.

Art. Si el transportista cumple las instrucciones del expedidor o remitente respecto de la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado, será responsable del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.

Art. El derecho del expedidor o remitente cesa en el momento en que comienza el del destinatario; si en cambio, éste rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor o remitente recobrará su derecho de disposición.

Art. Salvo estipulación en contrario, el transportador debe avisar al destinatario de la llegada de la mercancía, tan pronto como ésta haya ocurrido.

Si el expedidor o remitente no ejerció su derecho de disposición de la carga, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la misma a destino, a pedir al transportador que se la entregue a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones del transporte.

Art. Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si esta última no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportador los derechos que surgen del contrato de transporte aéreo de mercancías.

Art. El expedidor o remitente y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos previstos en el presente capítulo, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés o en el de un tercero, siempre que cumplan las obligaciones establecidas en el contrato.

Art. Cuando se trate de transporte combinado, las condiciones especiales que se conengan podrán incluirse en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga cuando la misma se emita por medios electrónicos u otros medios.

Art. .- . Los artículos (), () y () no afectan a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones entre terceros cuyos derechos provienen del expedidor o del destinatario. Las disposiciones de los artículos (), () y () sólo podrán modificarse mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

Art. .- El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y cualquier otra autoridad pública antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregu-

laridad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes. El porteador no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes

Sección IV – DEL TRANSPORTE DE CARGA POSTAL

Art. La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuera pertinente, excepto en lo relativo a responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el Título.... de este Código.

Sección V – CONTRATO DE COURRIER AERONAUTICO

Art. El contrato de Courier aeronáutico es aquel por el cual una persona física o jurídica identificada con esa calidad, se compromete a trasladar, desde un domicilio indicado por el remitente al del destinatario, todo objeto, documento o mercancía que ese remitente le entregue, por vía aérea en alguna parte del total del transporte y entregarlo en el tiempo convenido, y el remitente a pagar por ello un precio cierto en dinero.

Art. El Courier aeronáutico se prueba con la guía de transporte, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportista Courier y acredita, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato, la recepción del contenido del envío por el transportador y las condiciones que contenga sobre el transporte.

Art. El transportista entregará al remitente una copia de la guía de transporte y su pérdida, ausencia o irregularidad no afectaran la existencia ni la validez del contrato, el que se podrá probarse por otros medios de prueba.

Art. Cuando resulten compatibles, se aplicarán al contrato de Courier aeronáutico las normas del presente Código relativas al contrato de transporte aéreo de mercaderías.

Sección VI – DE LOS TRANSPORTES AEREOS ESPECIALES

Art. Para el transporte aéreo de personas con capacidades diferentes, cadáveres o restos humanos, órganos para trasplante, animales y joyas y valores, las partes podrán convenir condiciones especiales, distintas de las previstas en el presente capítulo.

CAPÍTULO III – DEL CONTRATO DE TRABAJO AEREO

Art. Existe contrato de trabajo aéreo cuando una de las partes se obliga a realizar mediante una aeronave, una actividad aerocomercial distinta del transporte, en beneficio de la otra parte, a cambio de un precio cierto en dinero.

Art. La realización de servicios de trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades debe ser aprobada por la autoridad aeronáutica mediante el respectivo permiso operativo a las personas como a las empresas, sujeto a los siguientes requisitos:

- 1) Cumplir con los requisitos previstos en el artículo... del presente Código (el que establezca la calidad de nacional para ser propietario de aeronave matriculada en el Estado de que se trate)
- 2) Poseer capacidad jurídica, técnica y económica, de acuerdo con la especialidad de que se trate.
- 3) Operar con aeronaves de matrícula..... (Del país que se trate)

Art. La autoridad de aplicación podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias previstas en los incisos 1 y 3 del artículo anterior con carácter excepcional, cuando no existieren en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Art. Son aplicables al trabajo aéreo las disposiciones del presente Código en cuanto se encontraren relacionadas con el mismo.

Art. La autoridad de aplicación reglamentara las normas a las que deberán ajustarse los servicios de trabajo aéreo, en cuanto a sus diversas modalidades y al régimen de su autorización.

CAPÍTULO IV – CONTRATO DE CONSTRUCCION DE AERONAVE

Art. El contrato de construcción de aeronaves debe formalizarse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves, dentro de los treinta días de iniciada la construcción.

Será considerado como locación de obra todo contrato cuyo objeto sea:

- a) el desarrollo y construcción de un nuevo modelo de aeronave;
- b) la reconfiguración de un modelo de aeronave que ya existe en el mercado;
- c) la construcción de una aeronave experimental.

Art. Los contratos celebrados por un constructor que no estén incluidos en el artículo anterior, serán considerados como compraventa de cosa futura, salvo prueba en contrario.

Art. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, se presumirá que habrá locación de obra cuando se extienda un certificado de tipo u homologación y que habrá compraventa de cosa futura cuando se emita un certificado de producción, salvo prueba en contrario.

CAPITULO V – CONTRATO DE ASISTENCIA EN TIERRA

Art. El contrato de asistencia en tierra es aquel por el cual una persona física o jurídica se compromete con un explotador de aeronaves a realizar determinados servicios de asistencia en tierra a una o más aeronaves del mismo en un aeródromo o aeropuerto determinado, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Art. La prestación de estos servicios se realizará por las personas que se encuentren habilitadas por la autoridad de aplicación, en la forma que determine la reglamentación al presente código.

CAPÍTULO VI – CONTRATO DE HANGARAJE

Art. Existe contrato de hangaraje cuando el explotador de una aeronave encarga la custodia de esta última a otra persona en un lugar cubierto de un aeródromo o aeropuerto durante el tiempo en que la misma se encuentra estacionada y sin cumplir operación alguna, así como otras tareas relacionadas con la aeronave, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Art. El contrato de hangaraje debe formalizarse por escrito, incluyéndose en el mismo las medidas de seguridad aeronáutica adoptadas por el explotador del aeródromo o aeropuerto, respecto de las obligaciones asumidas por quien toma a su cargo la custodia

de la aeronave de que se trate.

Art. A falta de convenio por escrito, se presume la responsabilidad del explotador del aeropuerto por los daños que sufra la aeronave respectiva, salvo prueba en contrario.

Art. Los contratos de hangaraje, guarda o estacionamiento de aeronaves que utilizan un aeropuerto determinará la responsabilidad del explotador de este último.

Art. El explotador del aeropuerto será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de defectos o mal estado del aeródromo o aeropuerto, de sus pistas o instalaciones, cuando dicha aeronave sea utilizada en actividades específicamente aeronáuticas.

TITULO X DE LA RESPONSABILIDAD

CAPITULO I DE LOS DAÑOS A LOS PASAJEROS, EQUIPAJES, MERCANCÍAS Y CARGA POSTAL

Art. . - El transportador es responsable de los daños causados por muerte o lesiones corporales y/o daño psíquico y/o daño moral sufridos por los pasajeros por la sola razón de que el hecho que los haya causado se produzca a bordo de una aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Se entiende por operaciones de embarque el período durante el cual los pasajeros se encuentran bajo las órdenes del transportador y hasta que entran a la aeronave, y por operaciones de desembarque desde que abandonan la aeronave hasta que dejan de estar bajo la custodia del transportador.

Art. - El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por destrucción, pérdida o avería de los equipajes registrados, de los objetos de mano, de las mercancías y de la carga postal cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

El transporte aéreo a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes, las mercancías, o la carga postal se hayan bajo la custodia del transportador, ya sea en un aeródromo, o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

Respecto de los objetos de mano el transporte aéreo comprende el período que media entre las operaciones de embarque y desembarque.

Art. - El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de esos transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo a fin de proceder a la carga, entrega o transbordo serán aplicables las normas del presente código.

Art. - El transportador es responsable de los daños y perjuicios resultantes del retardo en el transporte de pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal.

Para ese efecto deberá considerarse período de transporte el que transcurre desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo, de conformidad con lo previsto en el contrato respectivo, hasta el momento en que termina el viaje de acuerdo con lo previamente establecido.

Art. - El transportador es responsable de los actos de sus dependientes cuando estos actúan en ejercicio de sus funciones. Asimismo, será responsable por los actos de los subcontratistas que realizaran acciones delegadas por aquel a fin de cumplir las obligaciones derivadas del contrato de transporte.

Art. . - El transportador no será responsable si prueba que el daño se produjo por culpa de la víctima. Asimismo, la responsabilidad del transportador se atenúa si prueba que la persona que ha sufrido el daño ha contribuido a causarlo. Si el daño se produjera por el hecho de un tercero por el que no debe responder resarcirá los daños al pasajero pudiendo ejercer una acción de reintegro contra el mismo en acción posterior al pago de las sumas que correspondan abonar al pasajero.

Art. . - En el transporte de equipajes el transportador no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o el vicio propio del equipaje.

Art. . - En el transporte de mercancías y carga postal el transportador no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de las mismas se debe exclusivamente a una de las causales siguientes:

- 1) La naturaleza o el vicio propio de las cosas transportadas;
- 2) El embalaje defectuoso de la mercancía o de la carga postal, realizado por una persona que no sea el transportador o sus dependientes
- 3) Por la acción de un tercero de carácter imprevisible e irresistible por el que no debe responder.

Art. - En el transporte de equipajes el transportador no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o el vicio propio del equipaje o por la acción de un tercero de carácter imprevisible e irresistible por el que no debe responder.

Art. . - En el transporte de personas el transportador estará obligado a responder al pasajero por las consecuencias inmediatas y mediatas derivadas del su incumplimiento. Se considera que son consecuencias inmediatas de un hecho las que acostumbran a suceder según el curso natural y ordinario de las cosas. Las consecuencias que resultan solamente de la conexión de un hecho con un acontecimiento distinto, se llaman consecuencias mediatas entre las que está comprendida el daño moral. Las consecuencias que no pueden preverse no serán indemnizables salvo dolo del transportista en la ejecución del contrato de transporte aéreo.

En ningún caso la indemnización por muerte será inferior aDEG. En ningún caso la indemnización total por incapacidad total y permanente será inferior aDEG o del porcentaje de incapacidad sobre dicho monto en caso de incapacidad parcial y permanente. Se considera que existe incapacidad total y permanente cuando la incapacidad física del pasajero supere el 66% de la total vida.

Art. . - En caso de muerte o lesiones de los pasajeros, aún antes de iniciada la acción y en cualquier estado del juicio y a petición de parte, el juez o tribunal interviniente podrá decretar medidas cautelares cuando, a su criterio y según el mérito que arrojen los autos, resulte procedente el resguardo del derecho invocado. Dicha medida cautelar podrá consistir en pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas, que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad

y serán deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista

Del mismo modo, se podrá disponer que el porteador provea gratuitamente la asistencia médica y farmacéutica requerida por la víctima.

Art. En el transporte de equipajes registrados se abonará en concepto de indemnización por daños totales o parciales el equivalente a.....DEG por kilogramo transportado, salvo declaración especial de interés hecha por el pasajero en el momento de entrega del equipaje y mediante el pago de una tasa suplementaria. En tal caso el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada.

Si el transportador no hubiera emitido un talón de equipaje o en el mismo no constaran los kilogramos transportados a los fines del cálculo del presente artículo la indemnización se calculará con base en los kilogramos comprendidos en el precio del billete de pasaje.

En lo que concierne a los objetos de mano del pasajero se abonará al pasajero por daño total del mismo el equivalente a.....DEG por pasajero,

Art. . - En el transporte de mercancías se abonará al legitimado activo a recibir la compensación por daño el valor de reposición de la mercadería transportada en el lugar de destino. Si el daño a la mercadería fuera consecuencia de una acción dolosa del porteador se indemnizará además del valor de reposición de la misma la pérdida de chance derivada del eventual lucro cesante de la misma. El daño moral en ambos casos sólo será objeto de resarcimiento si el legitimado activo acreditara la existencia del mismo no debiendo por tanto presumirse su existencia. Se considera que son legitimados activos el expedidor, el destinatario o el legítimo titular del documento de transporte que lo habilita a exigir la entrega de la carga por parte del portador

Art.- En el transporte de carga postal, la responsabilidad quedará limitada a diez veces el valor del flete que correspondiere, salvo declaración especial de su valor hecha por el remitente y el pago de la pertinente tasa suplementaria. En tal caso el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada;

Art.-. - En el transporte de pasajeros el retardo será resarcido con una compensación de pago inmediata por la su sola verificación sin que se requiera culpa del porteador. Solamente quedará excluido en el supuesto de caso fortuito fuerza mayor ajena a la actividad aérea. Cuando fuera superior a una 1 y menor a 6 horas se abonará una suma equivalente aDEG. Cuando sea superior a 6 horas y menor a 24 horas será resarcido con una suma equivalente a... DEG. Cuando sea superior a 24 horas se abonará una suma equivalente aDEG. En todos los casos el cómputo del plazo se efectuará conforme los términos del convenio de partes reflejado en la constancia electrónica de compra del pasaje o de la oferta pública efectuada por el porteador.

2.- Si el pasajero considerara que la demora obedece a una conducta culposa del porteador podrá ejercer la opción de iniciar una acción tendiente a obtener el resarcimiento de las consecuencias mediatas e inmediatas derivadas del mismo no pudiendo percibir la compensación de pago inmediato. La percepción de la compensación inmediata implica haber desistido del reclamo por incumplimiento culposo.

3.- En caso de retraso derivado de una conducta dolosa del transportista el pasajero percibirá la compensación de pago inmediato sin perjuicio de que podrá ejercer una acción tendiente a obtener la reparación de las consecuencias inmediatas y mediatas

de su incumplimiento. En este caso la compensación de pago inmediata compensará las consecuencias no previstas por el porteador y no podrá por tanto ser deducida de la indemnización que obtenga el pasajero

Art.

1.- En el caso de transporte de mercadería el retraso superior a 24 horas del plazo convenido en la carta de porte el monto del resarcimiento será el equivalente al doble del precio del pasaje o del flete pagado por el expedidor. El transportista podrá eximirse de reparar el daño si acredita que el retardo obedeció a la culpa de un tercero por el que no debe responder o de la culpa del expedidor o destinatario de la mercadería.

2.- En caso de retraso derivado de una conducta dolosa del porteador el legitimado activo percibirá la compensación de pago inmediato prevista en el párrafo anterior sin perjuicio de que podrá ejercer una acción tendiente a obtener la reparación de las consecuencias inmediatas y mediatas de su incumplimiento. En este caso la compensación de pago inmediata compensará las consecuencias no previstas por el porteador y no podrá por tanto ser deducida de la indemnización que obtenga el damnificado por la demora.

Art. - Será nula toda cláusula que tienda a exceptuar de la responsabilidad al porteador señalar una relación causal indemnizable inferior a la establecida en el presente capítulo sin que ello implique la nulidad del contrato.

Art. - En caso de avería, destrucción o pérdida, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta dentro del plazo de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha en que el equipaje o la mercancía debieran ser puestos a disposición del destinatario. Toda protesta deberá hacerse por reserva consignada en el talón de equipaje o en la carta de porte, o por escrito, dentro del plazo previsto para la misma. El vencimiento de los términos establecidos para cada caso, sin que hubiese mediado protesta, torna inadmisibles toda acción contra el transportador, salvo las que pudieran nacer del dolo de éste.

Art. - Lo dispuesto en materia de mercancías será aplicable a los casos de avería, destrucción o pérdida de la carga postal, cuyo destinatario deberá efectuar el reclamo en los plazos y por los modos establecidos en el artículo anterior a partir del momento en que tome conocimiento de la avería la destrucción o la pérdida de la carga postal que le fuera remitida.

Art. . - En el transporte sucesivo, el pasajero o sus derechos habitantes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el accidente o retardo, salvo en el caso que por estipulación expresa el primer transportador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de efectos, mercancías o carga postal, el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador y del destinatario que tenga derecho a la entrega, contra el último, y uno y otro podrán, además, proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, la avería o pérdida. Dichos porteadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario y el legítimo titular del documento de transporte que lo habilita a exigir la entrega de la carga por parte del portador

Art. – La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido internacional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave para conjurar los efectos de un peligro grave o atenuar sus consecuencias para la seguridad común del vuelo, de la aeronave, de las personas o de las cosas, constituirá una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de ellos.

Art. Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando a la persona (en adelante el “acarreador”) que realiza el acarreo de las personas o las cosas en virtud de autorización dada por el porteador en todo o parte del trayecto convenio sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Código. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

Art.- El acarreador que realiza todo o parte de un transporte convenido por el porteador será solidariamente responsable por los daños sufridos por las personas o mercaderías por el tramo en el que hubiese participado en los términos del presente Código no pudiéndosele oponer ni extender los acuerdos convencionales de las partes del contrato que ampliaran los límites impuestos previstos en este capítulo salvo expreso consentimiento del mismo.

Art -. Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al porteador en virtud de la ejecución del contrato de transporte tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al porteador como al acarreador. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en relación a la disposición de la carga sólo surtirán efecto si son dirigidas al porteador.

Art. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

Art. En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Código, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y extensión de responsabilidad como los previstos en la presente norma, sin que ello afecte la cuestión de las personas que puedan iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de esas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

CAPITULO II

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art ***** .- Responsabilidad civil. El explotador de una aeronave es civilmente responsable de todos los daños causados a terceros en la superficie, con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo, o una persona o cosa caída de la misma. De igual manera será responsable civilmente el explotador por los daños causados a terceros en la superficie derivados del ruido o del estampido sónico generado por la aeronave, siempre y cuando este ruido o estampido sónico superen los límites establecidos en los reglamentos aeronáuticos internacionales para la operación de la misma, establecidos por la OACI.

1) Definición de aeronave en vuelo. Para efectos de establecer esta responsabilidad

del explotador se entenderá que una aeronave se encuentra "en vuelo" en todo momento desde el instante en que se cierran todas sus puertas externas, después del embarque de las personas o mercancías, hasta que se abran cualquiera de esas puertas para el desembarque de las mismas.

2) Definición de explotador. Se considera como explotador de la aeronave a la persona inscrita como propietaria de la misma en el respectivo registro aeronáutico o la persona que utiliza la aeronave derivando su derecho de un contrato válidamente celebrado con el propietario.

Art.- Causales de exoneración de la responsabilidad del explotador. El explotador de una aeronave no será responsable de los daños a que se refiere el artículo***** si prueba que dichos daños han sido causados por culpa u otra acción u omisión exclusiva e indebida de la víctima, o de hechos de terceros que comprenden sin limitarse a ellos, los actos de interferencia ilícita o de actos emanados de autoridad pública.

Cuando la víctima hubiere contribuido a causarlo, el monto de la indemnización se reducirá de modo proporcional a la concurrencia de culpas

Art. - Indemnización por daños. El explotador de una aeronave deberá reparar los daños a los que se refiere el artículo ***** en forma integral, sin limitación legal, financiera, contractual y de ningún tipo, teniendo en cuenta las pruebas que de los mismos se decreten y practiquen en el respectivo proceso.

Art. Se exceptúa la responsabilidad del explotador por los daños previstos en este capítulo, en los casos en que haya sido privado del uso de la aeronave por acto emanado de autoridad pública u obligado a utilizarla bajo la dirección de tal autoridad.

Art.- La persona que se haya apoderado ilícitamente de una aeronave y ocasione a terceros en la superficie daños de los previstos en este capítulo, responderá plenamente por los mismos en la extensión que el derecho común reconozca al daño doloso.

Art.- Responsabilidad por daños causados por aeronaves no tripuladas. Los daños causados por aeronaves no tripuladas se registrarán por lo dispuesto en este título, con excepción de lo establecido artículo 1.1), para lo cual se entenderá que una aeronave no tripulada o pilotada a distancia se encuentra en vuelo

CAPITULO III

DE LOS DAÑOS A LAS AERONAVES, PERSONAS Y BIENES EMBARCADOS EN CASO DE ABORDAJE

Art. - Se entiende por abordaje aéreo a toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento:

- 1) Cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con la tripulación, el pasaje o la carga a bordo.
- 2) Cuando se desplaza en la superficie por sus propios medios.
- 3) Cuando se halla en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que aplica su fuerza motriz para el despegue hasta el momento en que deja de moverse culminando el recorrido de aterrizaje. Se aplicarán también las normas de abordaje a los daños producidos por una aeronave en movimiento a otra aeronave en movimiento, o a las personas o a los bienes

a bordo de la misma, aunque no haya colisión. Se aplicará el art. 146 si la aeronave fuese más ligera que el aire.

Art. - El explotador culpable del abordaje responde por los daños causados por ese hecho a cualquier aeronave.

Art. - Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños de las mismas, a las personas y a los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la culpa, Si no pudiera determinarse la gravedad de la culpa, la responsabilidad se distribuirá en relación al valor de cada aeronave.

Art. - La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponda, de repetir la parte proporcional contra el coautor del daño.

Art.- La responsabilidad del explotador por los daños causados a las personas y a las cosas transportadas se regirá por el sistema y los límites determinados en el Capítulo I del presente Título.

CAPITULO IV

DE LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE EN CASO DE ABORDAJE

Art. - En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de éstas responden solidariamente frente a las víctimas de los daños y según el sistema establecido en el Capítulo (..) de este Título.

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

Art. - Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soportará los montos de la responsabilidad causados por su aeronave teniendo derecho a repetir el excedente quien haya pagado una suma mayor que la que le corresponda. Si no se pudiera determinar el daño causado por cada aeronave deberán responder cada explotador en un 50% del total de daños resarcibles.

CAPITULO V

DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE TRANSITO AEREO

Art. - La responsabilidad culposa de los OTA se regulará con las siguientes normas:

- 1) Los OTA son responsables por la culpa de sus funcionarios, empleados y agentes, de los daños producidos a las aeronaves, a las personas, a las cosas y a la carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros y a las cosas que se encuentran en la superficie, dentro del sistema establecido en el presente Código.
- 2) Sin embargo, los OTA no son responsables si el daño sobrevino por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de tercero, por culpa de la víctima o por la inexactitud y siempre que prueben que han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas.
- 3) Si el daño proviene de culpa concurrente de la víctima y del personal del OTA; o de

la víctima, los empleados del OTA y el explotador de la aeronave o las aeronaves relacionadas con los daños; o del personal del OTA y del o de los explotadores referidos, la responsabilidad será compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno, según la apreciación y decisión judicial;

4) Ninguna excepción podrá basarse en la inmunidad de un OTA por pertenecer a un Estado.

Art. . - Existirá presunción de culpa del OTA en los siguientes casos:

1) Si los daños provienen de falla de los equipos electrónicos y/o mecanismos automáticos de las comunicaciones. Para desvirtuar tal presunción de culpa, el OTA deberá demostrar que en sus funcionarios, empleados y agentes tomaron todas las medidas reglamentarias y posibles para evitar la falla.

2) Cuando las razones de defensa personal u otros motivos, el OTA no aportare los archivos o registros en los que consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados y agentes con los comandantes de aeronave, otros OTA y demás organismos con los cuales los haya intercambiado.

Art. . - Si el OTA fuera demandado por daños producidos a un pasajero o al equipaje de éste, o por daños a la carga, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido hasta la suma máxima indicada en el Capítulo I de este Título que rige la responsabilidad del transportador aéreo hacia las personas y las cosas transportadas, incluida la carga postal.

Art. . - Si el OTA fuese demandado por daños producidos a la carga, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido, hasta la suma máxima indicada en el Art. 139, inciso 4) del presente código.

Art. . - Si el OTA fuese demandado por daños producidos a la carga postal, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido, hasta la suma que legalmente corresponda.

Art. . - Si el OTA fuese demandado por daños producidos a las personas y a los bienes situados en la superficie, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido hasta la o las sumas indicadas en el Capítulo II de este Título.

Art. . - Si el OTA fuese demandado por daños producidos a las aeronaves, a las personas y a los bienes por causas de abordaje de dos o más aeronaves, el damnificado podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido hasta las sumas indicadas en el Capítulo IV de este Título.

Si el importe de las indemnizaciones fijadas en el párrafo anterior excediera el límite de la responsabilidad del OTA, se aplicará igualmente lo establecido en el Capítulo IV de este Título.

Art. . - Si la responsabilidad debe ser compartida entre el OTA y el explotador, la víctima podrá demandar a cada uno de ellos hasta el límite legal fijado en este Código; pero en ningún caso podrá reclamar una cantidad mayor que la que corresponda al daño sufrido y probado, con más las costas del juicio y los intereses desde el día de la iniciación de éste.

Art. . - Las indemnizaciones por daños a las aeronaves se extenderán hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador.

CAPITULO VI**RESPONSABILIDAD EN LA OPERACIÓN AEROPORTUARIA**

Art. A falta de convenio por escrito, se presume la responsabilidad del explotador del aeropuerto por los daños que sufra la aeronave respectiva, salvo prueba en contrario.

Art. Los contratos de hangaraje, guarda o estacionamiento de aeronaves que utilizan un aeropuerto determinará la responsabilidad del explotador de este último.

Art. El explotador del aeropuerto será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de defectos o mal estado del aeródromo o aeropuerto, de sus pistas o instalaciones, cuando dicha aeronave sea utilizada en actividades específicamente aeronáuticas.

CAPITULO VII**DISPOSICIONES COMUNES**

Art. Ni el transportador, ni el explotador ni el OTA tendrán derecho a ampararse en las prescripciones de los diversos Capítulos de este Título, que limitan los montos resultantes de sus respectivas responsabilidades, cuando la obligación de indemnizar el daño provenga de su propio dolo, de actos realizados con intención de causar daño o temerarios, o de los ejecutados en estos supuestos por personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Art. Ninguna norma del presente título será interpretada en el sentido de no permitir aumentar los límites de los montos de responsabilidad establecidos en sus diversos Capítulos e, incluso, estipular el resarcimiento pleno del daño sufrido.

Art. Además de lo establecido sobre la moneda de pago de las indemnizaciones previstas en el Capítulo I del presente Título, todas las restantes previstas en los Capítulos II a V inclusive, se calcularán también en DEG (Derecho Espacial de Giro), que se convertirá a la moneda nacional al tipo de cambio de la fecha en que se efectúe el pago.

TITULO XI**DEL SOCORRO****CAPITULO I****BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO; OBLIGATORIEDAD DE SU PRESTACION PARA LOS ESTADOS SIGNATARIOS**

Art. El Estado nacional, en la medida de sus posibilidades, están obligados a:

- 1) Proceder a la búsqueda, a la asistencia y al salvamento de las aeronaves, sus tripulantes y sus pasajeros que, estando bajo su jurisdicción, se encuentren perdidos, en peligro o accidentados, sin distinción de la nacionalidad de las aeronaves ni de las personas a bordo.
- 2) En caso de tener conocimiento de que una aeronave se encuentra perdida, en peligro o accidentada en jurisdicción de otro estado, comunicar tal circunstancia al Estado de su matrícula.

Art. - El Estado nacional deberá también, siempre que se les solicite, prestar socorro a que se refiere al artículo anterior, bajo las condiciones que el mismo determina, a las aeronaves, sus tripulantes y sus pasajeros, que se encuentren perdidos o accidentados en jurisdicción de otro Estado.

Art. .- El Estado nacional se obliga a autorizar, previa solicitud y con sujeción a las normas de sus propias autoridades aeronáuticas, la entrada a su territorio y la circulación sobre el mismo de las aeronaves, los equipos y el personal necesario que disponga otro Estado para la búsqueda, la asistencia y el salvamento de las aeronaves, sus tripulantes y sus pasajeros que se encuentren perdidos, en peligro o accidentados. Dicha autorización deberá ser concedida, aunque se trate de aeronaves de Estado, salvo razón fundada.

Art. En todos los casos del artículo anterior, el personal cuya entrada al respectivo territorio se autorice deberá cumplir sus funciones bajo la dirección del servicio de búsqueda, asistencia y salvamento del Estado en que los mismos deberán llevarse a cabo.

Art. El Estado nacional se reserva el derecho de no permitir la entrada a sus respectivos territorios del personal y de los medios para los fines a que hace referencia el artículo anterior, toda vez que con sus propios servicios de búsqueda, asistencia y salvamento puedan prestar el socorro adecuado y oportuno o en los casos en que exista certeza de que la aeronave perdida, en peligro o accidentada, se encuentre en las zonas donde se ha prohibido o limitado la circulación aérea.

Art. La obligatoriedad de prestar socorro en lugares donde ningún Estado ejerza soberanía, existirá para el Estado nacional en la medida de sus posibilidades, toda vez que se tenga conocimiento de la existencia de una aeronave allí perdida, en peligro o accidentada.

CAPITULO II

DE LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Art. - El Estado nacional deberán proporcionar, en sus respectivos territorios y en las zonas de alta mar cercanas a sus costas, de acuerdo a sus posibilidades, servicios de búsqueda, asistencia y salvamento, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI y con los procedimientos que estimen más convenientes conforme a las circunstancias locales.

Art. .- Los Estados Signatarios coordinaran sus servicios de búsqueda, asistencia y salvamento con los servicios similares de los Estados vecinos. A tal efecto delimitarán las áreas de las cuales serán responsables, de acuerdo con las recomendaciones de las Conferencias de Transporte Aéreo de la OACI y establecerán en cada una de ellas un centro coordinador.

Art. El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de cada Estado Signatario será el encargado de solicitar ante el similar del Estado Signatario que corresponda, el socorro o la autorización para prestarlo conforme a lo establecido en los artículos 174 y 175 de este Código.

Art. Los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento del Estado nacional deberán, por intermedio de sus centros coordinadores, proceder al señalamiento de los restos que resulten de un accidente de aviación ocurrido bajo sus respectivas jurisdicciones, a fin de evitar confusiones ulteriores. Organizaran, asimismo, un Registro en el que se indicara, en cuanto sea posible, el lugar preciso del accidente, los restos o los objetos resultantes del mismo y, en su caso, el señalamiento efectuado y el retiro o la destrucción de los elementos o de los objetos mencionados.

CAPITULO III**OBLIGATOREIDAD DEL SOCORRO**

Art El Estado nacional adoptara las medidas conducentes a fin de posibilitar, en las zonas bajo su jurisdicción, y responsabilidad, el socorro y la cooperación, a cuyo efecto establecerán:

- 1) La obligación de los comandantes y/o de los explotadores y/o de las personas que tengan la disponibilidad de las aeronaves, de prestar el socorro, en la medida de sus posibilidades.
- 2) La obligación de los particulares que tengan conocimiento de una aeronave que se encuentra perdida, en peligro o accidentada, de comunicar el hecho a la autoridad competente.

Art. La obligación de la búsqueda, la asistencia y el salvamento a que se refiere el artículo anterior nace a requerimiento de una autoridad competente, o de las personas a bordo de la aeronave afectada, o bien desde que se tiene conocimiento de la pérdida, del peligro o del accidente.

Art. Cesa la obligación de prestar socorro:

- 1) Cuando el mismo fuere prestado por otro en mejores condiciones.
- 2) Cuando no hubiere posibilidad de prestar socorro útil.
- 3) Cuando signifique grave riesgo para las personas a bordo de la aeronave que debe prestarlo.
- 4) Cuando fuere expresa y justificadamente rechazado.

CAPITULO IV**DE LA INDEMNIZACION Y REMUNERACION**

Art. ***** .- Los explotadores y quienes tengan la disponibilidad de las aeronaves que, conforme a las disposiciones del Capítulo anterior, hayan cooperado en la búsqueda, la asistencia o el salvamento de una aeronave perdida, en peligro o accidentada, de sus tripulantes y/o de sus pasajeros, tendrán derecho a ser indemnizados por los gastos y los daños emergentes de la operación o que sean consecuencia directa de ella.

Esta indemnización estará a cargo, solidariamente, del propietario, del explotador y de quien tenga la disponibilidad de la aeronave socorrida y no podrá exceder en conjunto el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

Art. La indemnización es debida, aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

Art. Las personas que hayan salvado o contribuido a salvar bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y los daños resultantes de la operación, las dificultades del salvamento y el valor de los bienes salvados. Dicha remuneración, que en ningún caso excederá el valor de los bienes salvados, estará a cargo de todos los beneficiados en proporción al valor de los objetos, y el salvador podrá reclamar la indemnización de conformidad con lo previsto con el artículo *****.

Art. Cuando se haya salvado al mismo tiempo personas y bienes quienes han salvado personas tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada a quienes han salvado bienes, sin perjuicio de la indemnización que les pudiera corresponder.

Art. Si el socorro fuere prestado sin obligación de hacerlo, quienes lo hubieren verificado sólo tendrán derecho a ser indemnizados si han salvado o han contribuido a salvar a alguna persona o han prestado ayuda útil a la aeronave o a las cosas transportadas.

Art. Las disposiciones del presente Título serán también de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres, marítimos o espaciales.

TITULO XII DE LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION

Art. Se considera accidente de aviación a todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que causa la muerte o lesiones a personas, destrucción total o parcial de la carga, daños a la propia aeronave, motive que ésta los produzca, o durante el cual la misma desaparezca o se torne totalmente inaccesible.

Art. El Estado nacional tomará todas las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación.

Concluida la investigación, que se llevará a cabo en la forma que prescriba la reglamentación respectiva, el Estado determinará la causa probable del accidente y se harán las recomendaciones pertinentes. En su caso, impondrá las sanciones administrativas que correspondan y cuando proceda, pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad judicial competente.

Art. El Estado de matrícula tendrá derecho a nombrar un representante acreditado y sus asesores para que participen en la investigación.

Art. El Estado Nacional, cuando lo solicite el Estado que realiza la investigación de un accidente de aviación, donde quiera que éste se hubiere producido, facilitará a dicho Estado la información pertinente que posea.

Art. En todo lo referente a la investigación de accidentes de aviación, los Estados Signatarios aplicarán las normas y procedimientos establecidos por la OACI.

TITULO XIII DE LOS SEGUROS

Art. – Alcance. Este capítulo se aplica todos los operadores aéreos nacionales y a todos los operadores aéreos extranjeros que ingresen al espacio aéreo del territorio nacional. Se exceptúan de la regla los operadores de aeronaves sin motor y/o aeronaves ultralivianas con motor.

Los seguros establecidos en éste capítulo deben cubrir la responsabilidad civil que surja de un accidente aéreo, incluidos los riesgos de guerra y terrorismo

Artículo – Responsabilidad Civil Frente a Pasajeros

Todos los operadores deberán contar con un seguro que cubra la muerte, heridas y otras lesiones corporales y daños a la propiedad sufridas por un pasajero en caso de un accidente. El límite asegurado será de mínimo 250,000 Derechos Especiales de Giro (DEG) por pasajero.

Artículo 3 – Responsabilidad Civil Frente a Terceros

Todos los operadores deberán contar con un seguro que cubra la muerte, heridas y otras lesiones corporales y daños a la propiedad de terceros en caso de un accidente. El límite asegurado será establecido conforme a los siguientes niveles mínimos:

Categoría 1: Aeronaves con MTOM <	2000 kg	1,500,000 DEGs
Categoría 2: Aeronaves con MTOM <	6000 kg	4,500,000 DEGs
Categoría 3: Aeronaves con MTOM <	25,000 kg	12,000,000 DEGs
Categoría 4: Aeronaves con MTOM <	100,000 kg	50,000,000 DEGs
Categoría 5: Aeronaves con MTOM >	100,000 kg	90,000,000 DEGs

Art. El “fletador a tiempo” está asimismo obligado a contratar un seguro que cubra sus responsabilidades con respecto a los pasajeros, a las mercaderías y a la carga postal transportados, emergentes de su gestión comercial en los términos y por los límites prescriptos en este Código.

Art. El explotador está también obligado a asegurar su responsabilidad en relación a los accidentes que sufra su personal habitual u ocasionalmente en función a bordo, durante el cumplimiento de sus servicios. Los límites y los demás requisitos legales de este último contrato de seguro se registrarán por las leyes internas de los Estados Signatarios.

Art. El seguro será considerado como satisfactorio si ha sido contratado con un asegurador autorizado a tal efecto conforme a las leyes del Estado de matrícula de la aeronave.

Art. En lugar del seguro, cualquiera de las siguientes garantías podrá ser considerada suficiente y satisfactoria:

- 1) El depósito en efectivo en este Código, constituido en una caja pública o en un banco autorizado en el Estado de matrícula de la aeronave.
- 2) La fianza otorgada por un banco autorizado en el Estado de la matrícula de la aeronave.
- 3) La garantía otorgada por el Estado de la matrícula de la aeronave.

TITULO XIV

DE LA PRESCRIPCION

Art. Prescriben a los seis meses:

- 1) Las acciones para reclamar los créditos privilegiados que acuerda el artículo 45. El término corre desde el momento en que los mismos resultan exigibles.
- 2) Las acciones de repetición entre los explotadores por las sumas pagadas por motivos de daños provenientes de abordajes. El término corre desde la fecha de pago.

Art. Salvo las acciones a que se refiere el artículo anterior, todas las demás surgidas conforme a las disposiciones de este Código prescribirán a los dos años, contados a partir del momento en que nació el derecho correspondiente.

Art. La prescripción no será modificada por ninguna convención de las partes.

Art. La acción penal por los delitos previstos en este código prescribirá transcurrido el máximo de duración de la pena señalada para los mismos en el Título XV, no pudiendo en ningún caso ser inferior a los 2 años. Las penas de prisión prescriben en un tiempo igual al de la condena.

TITULO XV DE LOS DELITOS

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Art. A los efectos del presente Código se considerarán delitos aeronáuticos aquellos tipificados en el presente Título.

Art. Las penas que en este Código se establecen son las de prisión e inhabilitación.

Art. La pena de prisión se cumplirá de acuerdo con lo establecido por las respectivas leyes nacionales.

Art. Toda condena de prisión por más de un año, irá acompañada por inhabilitación por igual tiempo al de la condena, a partir del cumplimiento de ésta, en el caso que el culpable desempeñe funciones aeronáuticas. En caso de reincidencia la pena de inhabilitación será por doble tiempo que el de la condena, pudiendo llegar hasta la de inhabilitación definitiva.

Art. La pena de inhabilitación producirá la privación del desempeño o ejercicio del empleo, del cargo, de la profesión o de la actividad sobre que recayere, en cualquiera de los Estados Signatarios.

Art. En todo aquello no previsto expresamente por el presente Código serán aplicables las respectivas leyes nacionales.

CAPITULO II Sección I. DELITOS

Art. Será reprimido con prisión de dos a cuatro años el que, por medio de fuerza en las cosas o violencia física en las personas:

- 1) Se apodere de una aeronave en vuelo.
 - 2) Cambie, haga cambiar u obligue a cambiar la aerovía a una aeronave en vuelo.
- Si el culpable fuere miembro de la tripulación, la pena será de cinco a diez años de prisión, e inhabilitación por doble tiempo que el de la condena.

Sección II. APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE.

Art. Será reprimido con prisión de tres a quince años el que, por medio de violencia, intimidación, engaño, amenaza o cualquier otro modo, incluso los tecnológicos, se apodere de una aeronave en servicio o haga cambiar la ruta de la misma.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de cinco a veinte años de prisión. Si tales actos produjeran accidentes aeronáuticos o causaren lesión o muerte a alguna persona, la pena será de diez a veinticinco años de prisión.

Sección III ATENTADO CONTRA LA AERONAVE. -

Art. Será reprimido con prisión de dos a ocho años el que, de cualquier modo, atentare contra la seguridad de una aeronave en servicio.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

Se aplicará la misma pena al que a sabiendas, pusiere en peligro la seguridad de una aeronave o de un aeropuerto por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la debida o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas o por la destrucción, daño de las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbación del funcionamiento de las mismas.

Si el autor o cómplice integrare la tripulación de la aeronave, la pena será de tres a doce años de prisión. -

Si como consecuencia de los actos previstos en este artículo se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de prisión y si se ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de prisión.

Sección IV.- INTERCEPTACION INDEBIDA DE AERONAVE. -

Art. Será reprimido con prisión de uno a seis años el que, por medio del uso de arma o de cualquier otro modo, ponga en peligro la seguridad de los ocupantes de una aeronave en vuelo, cuando ésta es interceptada.

Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de tres a diez años de prisión y si se ocasionare la muerte, de cinco a veinte años de prisión.

Sección V.- ATENTADO CONTRA EL AEROPUERTO O LA CIRCULACION AEREA. -

Art. Será reprimido con prisión de uno a seis años el que realice cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de un aeródromo o aeropuerto o de la circulación aérea, o a detener o entorpecer esta última o los servicios de tránsito aéreo.

Si el autor o cómplice fuere funcionario del aeródromo o aeropuerto, la pena será de dos a ocho años de prisión.

Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de tres a diez años de prisión y si se ocasionare la muerte, de cinco a veinte años de prisión.

Si se hubiere producido el accidente por imprudencia o negligencia, la pena será de seis meses a dos años de prisión. Si se causare lesión o muerte de personas por imprudencia o negligencia, la pena será de uno a cinco años de prisión.

Sección VI SOBREVUELO DE ZONAS PROHIBIDAS. -

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujere o hiciere conducir clandestina o maliciosamente una aeronave sobre zonas prohibidas o limitadas

a la circulación aérea o de tránsito aéreo limitado, o no acatare la orden de aterrizar en un aeropuerto, dispuesta por la autoridad de aplicación.

Si como consecuencia de los hechos mencionados se causare accidente o daños, la pena será de uno a seis años de prisión, y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Sección VII CONDUCCION ANTIJURIDICA DE AERONAVE.

Art. Será reprimido con prisión de uno a cuatro años el que condujere o hiciere conducir una aeronave sin las marcas de nacionalidad o matrícula o marcas falsas o sin el certificado de aeronavegabilidad.

La misma pena sufrirá el que condujere o hiciere conducir a otro una aeronave sin ser el titular de la correspondiente certificación de idoneidad.

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelos no autorizados o bajo la acción de bebidas o sustancias alcohólicas, estimulantes, estupefacentes o depresivas.

Si como consecuencia de los hechos mencionados se causare accidente o daños, la pena será de uno a seis años de prisión, y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujere o hiciere conducir una aeronave sin certificado de idoneidad, o transcurridos seis meses desde el vencimiento del mismo.

La misma pena se aplicará a quien condujere o hiciere conducir una aeronave sin marcas de nacionalidad o matrícula o con marcas falsas.

Si como consecuencia de los hechos mencionados se causare accidente o daños, la pena será de uno a seis años de prisión, y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Sección VIII.- ATRAVESAMIENTO ANTIJURIDICO DE FRONTERA.

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que, conduciendo o haciendo conducir una aeronave, a sabiendas atravesare clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad de aplicación, o se desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del Estado Contratante de que se trate.

Sección IX.- INCUMPLIMIENTO DE FUNCIONES PUBLICAS AERONAUTICAS

Art. Será reprimido con prisión de uno a cuatro años el funcionario a cargo del control de tránsito aéreo que permitiera la realización del mismo en cualquiera de las condiciones descriptas en los artículos 220, 221, 222 y 223.

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el funcionario que, por no comprobar debidamente las condiciones del personal de a bordo, expidiere o contribu-

yere a que se expida la certificación de idoneidad sin que realmente concurren las condiciones necesarias en las que las solicita. Igual pena tendrá el funcionario que expidiere o contribuyere a que se expida el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave en las circunstancias antedichas. La pena será de uno a cuatro años cuando el delito se cometa intencionalmente.

Sección X TRANSPORTE PROHIBIDO.

Art. **** .- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar en una aeronave explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos, armas BQN, materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o producción de material fisionable especial, equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN, cosas peligrosas o de transporte sujeto al cumplimiento de normas específicas.

Si como consecuencia de cualesquiera de los hechos previstos precedentemente se causare accidentes o daños, la pena será de uno a seis años de prisión y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Sección XI ATENTADO CONTRA LA AERONAUTICA CIVIL. -

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años:

- 1.- El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matrícula de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o de la adulteración.
- 2.- El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.
- 3.- El que emitiere o hiciere emitir comunicaciones aeronáuticas indebidas u omitiere las debidas.
- 4.- El que interfiriere las comunicaciones aeronáuticas.
- 5.- El que efectuare una función aeronáutica careciendo del certificado de idoneidad respectivo, o habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurridos seis meses desde su vencimiento.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causare accidentes o daños, la pena será de uno a seis años de prisión; si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Sección XII.- DENEGACION DE SOCORRO. -

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a dos años:

- 1.- El explotador y/o el comandante de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que no colaboraren en las operaciones de búsqueda de una o más aeronaves perdidas, cuando se lo requiriere la autoridad competente.
- 2.- El explotador y/o el comandante de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que no prestaren asistencia a otra en peligro, ya sea que conocieren esa situación por pedido de socorro de esa aeronave, o a solicitud de autoridad competente.
- 3.- El explotador y/o el comandante de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que no colaboraren en el salvamento de personas y/o bienes, ya sea que se conociere esa situación o por pedido de esa aeronave o a solicitud de autoridad competente.

Sección XIII ECHAZON PROHIBIDA. -

Art. Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que, desde una aeronave en vuelo, no tratándose en caso de peligro grave para la misma, arroje objetos susceptibles de causar daño a personas o bienes en la superficie.

A los fines de lo previsto en el párrafo anterior, una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran las puertas de la misma para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez terminado el aterrizaje.

Sección XIV FUNCIONAMIENTO ANTIJURIDICO DE UN SISTEMA COMPUTARIZADO DE RESERVAS.

Art. Será reprimido con prisión de tres meses a un año:

- 1.- El que incorporare o hiciere incorporar a un sistema computarizado de reservas información inexacta, incompleta, confusa o discriminatoria, sobre toda clase de productos de transporte aéreo que se distribuyan o comercialicen por dicho sistema.
- 2.- El que mostrare o hiciere mostrar en forma discriminatoria en una pantalla de un sistema computarizado de reservas los horarios, tarifas, disponibilidades de lugar en un vuelo, selección o construcción de servicios de conexión y sus alternativos, y toda clase de información dada por el transportador participante de dicho sistema.
- 3.- El suscriptor de un sistema computarizado de reservas que, por sí o por otra persona, ofrezca o dé a los usuarios información falsa o distorsionada sobre un producto de transporte aéreo que éstos adquieran, o venda a los usuarios un producto de transporte aéreo en forma falsa, incompleta o discriminatoria, de modo que le cause perjuicio.

Sección XV.- CONDUCTA ANTIJURIDICA A BORDO DE AERONAVES.

Art. Será reprimido con prisión de tres meses a un año, el pasajero de una aeronave en vuelo que:

- 1.- Agreda físicamente, o amenace con agredir a un integrante de la tripulación de la aeronave, o interfiera en el desempeño de sus funciones.
- 2.- Se negare a obedecer las instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave o en su nombre, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo de la misma.

A los fines de lo previsto en este artículo, una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran las puertas de la misma para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez terminado el aterrizaje.

Sección XVI.- ASOCIACION ILICITA AERONAUTICA. -

Art. Será reprimido con cinco a veinte años de prisión el que tomare parte, cooperare o ayudare a la formación o al mantenimiento de una asociación ilícita o que instigare a ello, para cometer los delitos contenidos en el presente Capítulo. -

Sección XVII.- TENTATIVA DE DELITOS.

Art. El que intente cometer alguno de los delitos incluidos en el presente Capítulo, sin conseguirlo por cualquier circunstancia ajena a su voluntad, será reprimido con una pena de prisión que sea la mitad de la prevista para el delito respectivo.

Sección XVIII INHABILITACION Y REINCIDENCIA

Art. Toda condena mayor de seis meses de prisión irá acompañada de inhabilitación

por igual término en el ejercicio de la función aeronáutica para la que el causante se encontrare habilitado.

En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva.

Sección XIX.- EXTRADICION

Art. Se concederá la extradición de quien hubiere cometido "prima facie" los delitos previstos en el presente Capítulo, en las condiciones establecidas por los tratados internacionales o por la legislación vigente.

Sección XX.- AGRAVACION DE PENAS.

Art. Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos en el presente Capítulo resultare lesión grave o muerte de una o más personas, la pena será agravada en un tercio del doble de las establecidas. La pena de inhabilitación en este caso será definitiva.

TITULO XVI

DE LAS NORMAS DE POLICIA

Art. El Estado puede exigir que toda aeronave que penetre en una zona donde la circulación aérea sea haya prohibido o limitado, aterrice tan pronto como le sea posible en algún aeródromo designado al efecto en su territorio, de conformidad a las normas que dicte la autoridad aeronáutica.

Art. La autoridad aeronáutica está facultada para practicar las verificaciones relativas al pasaje, a las aeronaves, a su tripulación y a las cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o durante el estacionamiento de los aeródromos, así como a tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo o de los terceros en la superficie.

Art. Las autoridades administrativas competentes se incautarán de los objetos que menciona el artículo **** que se encuentren a bordo de las aeronaves sin la autorización especial exigida.

Art. La autoridad competente sólo podrá detener a los miembros de la tripulación de una aeronave en vuelo internacional entre los estados parte cuando le corresponda el conocimiento y la decisión de la respectiva causa o cuando así lo solicite el Estado Signatario a cuya jurisdicción corresponda el juzgamiento. En tales casos deberá facilitar su reemplazo inmediato evitando en lo posible la interrupción del viaje.

[1] Versión 2:

1º.- "Se entiende por aeronave toda máquina destinada a desplazarse en el espacio aéreo en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo".

