**Universidad de Buenos Aires**

**Facultad de Derecho**

**Materia: Institutos de la Navegación por agua y por aire**

**Profesor: Contini Margarita,** [**Eugenio Arregui**](http://lauravelo.milaulas.com/user/view.php?id=158&course=1) **y** [**Yamila Karst**](http://lauravelo.milaulas.com/user/view.php?id=321&course=1)

**Comisión: 0852**

**Tema: Unidad 8 “Régimen de la explotación comercial”**

**Alumno: Lichtenegger Daniela 35.316.667**

****

**Fecha entrega: 30/09/2014**

La política naviera en la República Argentina se caracterizo por muchas décadas por una marcada intervención del Estado. Esa política se instrumento mediante varias normas que constituyeron políticas activas y a través de la intervención del estado como operador directo en aéreas estratégicas. Como ejemplo podemos mencionar la Ley de Cabotaje, que reserva la navegación y el comercio de cabotaje a buques de bandera nacional. Por el otro, cabe mencionar la Ley de Reserva de Cargas, que fomentaba la intervención de los armadores nacionales en el tráfico internacional. Además, se constituyo el Fondo de la Marina Mercante (ley 19870), destinado a otorgar créditos para financiar la construcción de buques en astilleros nacionales. Por otro lado el estado intervenía directamente en el mercado como operador, de esta manera era el único explotador de los puertos comerciales del país por medio de la Administración General de Puertos (AGP) Y prestaba el servicio de practicaje por medio de la Prefectura Naval argentina y brindaba servicios comerciales de navegación marítima y fluvial por medio de la flota fluvial del Estado y la empresa Líneas Marítimas Argentinas. Esta política complementada por una fuerte intervención de los gremios en la actividad naviera. Todo este panorama se extendió hasta la década del 90, la política llevada a cabo a partir de las leyes de Emergencia Económica y Reforma del Estado modifico la tendencia en materia de policía naviera. Así, el decreto 817­­/92 dispuso la liquidación de la AGP y la disolución de la Capitanía General de Puertos, entre otras disposiciones. Se dejo sin ficto la ley de Reserva de Cargas y entraron en liquidación el Fondo Nacional de la Marina Mercante, la empresa Líneas Marítimas Argentinas ­- previamente ya se había liquidado la flota fluvial del estado. Fue privatizándose el servicio de practicaje, que no lo presto mas la Prefectura Naval Argentina.

Por otra parte, se dicto la Ley de Puertos 24.093 que reconoció los puertos privados y permitió la concesión de la explotación comercial de los puertos del estado a particulares. Así se llevo a cabo el proceso de licitación de las terminales portuarias, pudiendo citarse como ejemplo las del puerto de Buenos Aires. La desregulación alcanzo el ámbito del transporte por agua. Se dispuso la libre determinación del personal de explotación de los buques, sin perjuicio de la fijación por parte de Prefectura Naval Argentina en la dotación mínima de seguridad (art 13 del decreto). Se suspendió la vigencia de los convenios colectivos de trabajo del personal marítimo ( art 37 y anexo III del decreto) y, en general, todo convenio distorsivo de la productividad o que incluyera, entre otras disposiciones, normas que impusieran dotaciones mínimas, que condicionaran la incorporación de personal, contratación de personal especializado cuando no fuera necesario, contratación obligatoria de delegados, etcétera.

Entre los cambios más trascendentales en materia naviera de la década del 90 cabe mencionar el decreto 1772/1991. Por medio de este se admitió el cese provisorio de bandera de los buques inscriptos en el Registro Nacional de Buques, cuyos propietarios lo solicitasen. Dicho cese implico la suspensión transitoria del buque en la matricula nacional y permitió la inscripción provisoria del buque en registros extranjeros para, de tal forma, enarbolar pabellón extranjero. Los seguros y las inspecciones se rigieron por las normas vigentes en el país cuyo nuevo pabellón enarbolara el buque. El personal enrolado al momento de acogerse el armador en el sistema del decreto 1772/1991 había quedado facultado para 1) pedir licencia por dos años sin goce de haberes, 2) pedir licencia sin goce de haberes y solicitar enrolarse en el buque con cese de bandera o 3) acogerse al régimen de despido del art 247 de la Ley 20.744. Se trato inicialmente de un régimen de excepción por el termino de dos años a cuyo vencimiento el propietario se encontraba obligado a reincorporar el buque a la matricula nacional. Sin embargo, el régimen de excepción se extendió hasta la entrada en vigencia de un nuevo marco legal. (El decreto 2094/1993 previo inicialmente de una prorroga de cuatro meses del decreto 2733/1993 prorrogo el termino del art 4 del decreto 1772/1991 de dos años hasta la entrada en vigencia del nuevo marco legal). El sistema fue complementado por los decretos 1493/1992 y 343/1997. Se creó el Registro de Buques y Artefactos Navales Extranjeros que permitió que los buques arrendados a casco desnudo o fletado a tiempo en forma individual o asociada fueran considerados de bandera nacional. Por el termino del beneficio tres años, los buques acogidos al sistema creado por el decreto 1493/1992 se consideraron sometidos al régimen de importación temporaria con el evidente beneficio impositivo que ellos significo. El decreto 1493/1992, en su artículo 2 D) exigía, en los casos en que se trate de un buque o un artefacto naval arrendado a casco desnudo, asumir la obligación de utilizarlo o explotarlo como armadora, mientras que en los fletamento por tiempo, asumir la obligación de transportar cargas propias o de terceros bajo conocimientos de embarque por ella emitidos como transportista. Es decís que mediando un contrato de fletamento a tiempo, este podría estar operando por una empresa extranjera. El decreto 343/1997 incluyo solo buques a casco desnudo y, además, dispuso que el beneficiario debía asumir la explotación comercial del buque, emitiendo los conocimientos de embarque y demás documentación a su nombre, bajo pena de revocársele el permiso (Art 7), dejando sin efecto la posibilidad de que hubiera un operador extranjero. Sin embargo, los decretos establecieron que, cuando existiera un contrato de ajuste con un armador argentino, sería aplicable la legislación argentina. Esto marco una contradicción con el régimen del decreto 1772/1991, que permitía la aplicación de la legislación de bandera del buque.

La vigencia del régimen del decreto 1493/1992 se previó por el plazo de cuatro años y fue modificado por el decreto 343/1997 que prorrogo el régimen. En cuanto a tendencias actuales, la política naviera no fue ajena a los cambios en la política de la década del 90. Por un lado, se derogaron los decretos 1493/1992 y 343/1997 por la Ley 25.230. Por el otro, se presentaron varios proyectos de ley cuyas disposiciones modificaron la política naviera de los años 90.

Finalmente, el gran cambio fue introducido por el decreto 1010/2004 del 6 de agosto del 2004. En sus considerando se menciona que el sistema transitorio del decreto 1772/1991 del cese de bandera intento mantener la capacidad de bodega con costos competitivos y asegurar el empleo de mano de obra nacional hasta el dictado del cuerpo normativo definitivo. También se indica, entre otras consideraciones, que el régimen del decreto 1772/1991 no logro el resultado deseado y que disminuyo (según el decreto) la ocupación de mano de obra argentina y la cantidad de buques de la flota nacional.

**Decreto 1010/2004**

El decreto 1010/2004, reglamentado por la disposición 42/ 2005 de la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables, se centraba básicamente en: 1) Derogación del decreto 1772 /1991, poniendo fin a la posibilidad de inscribir los buques nacionales en registros extranjeros, 2) reinstauración del sistema de locación a casco desnudo de buques extranjeros bajo el régimen aduanero de admisión temporaria y 3) creación de un régimen de promoción de la industria naval.

Se trata de decreto de necesidad y urgencia del que se da cuenta al Congreso Nacional (art 28) y que fue refrendado por el presidente de la Nación y todos sus ministros.

Por otro lado tenemos este informe del se­cre­ta­rio ge­ne­ral del Cen­tro de Pa­tro­nes y Ofi­cia­les Flu­via­les, **Ju­lio Gon­zá­lez Infra**, ad­vir­tió que bar­cos ar­gen­ti­nos trans­por­tan sólo el 3 por cien­to de la car­ga que cir­cu­la por la Hidrobia Pa­ra­ná-Pa­ra­guay y de­nun­ció que una "equi­vo­ca­da po­lí­ti­ca flu­vial nos ha­ce per­der mi­llo­nes de dó­la­res y mi­les de pues­tos de tra­ba­jo".   Ex­pli­có que el 100 por cien­to de la car­ga que sa­le y en­tra al país lo ha­ce en bu­ques ex­tran­je­ros, por­que la Ar­gen­ti­na "no tie­ne Ma­ri­na Mer­can­te, y des­pués de un pro­ce­so de des­truc­ción na­die hi­zo na­da pa­ra recuperarle".     
Ex­pli­có que se pa­gan más de 5.000 mi­llo­nes de dó­la­res por año en con­cep­to de fle­te en bu­ques ex­tran­je­ros y "se per­ju­di­can los pro­duc­to­res o in­dus­tria­les que ex­por­tan por­que te­ne­mos que ven­der y com­prar más ca­ro".     
"El trans­por­te flu­vial es el me­nos con­ta­mi­nan­te, el más ba­ra­to y de ba­jo cos­to, que es lo que de­fi­ne el pre­cio fi­nal de los pro­duc­tos tan­to en el mer­ca­do in­ter­no co­mo en la ex­por­ta­ción".   Gon­zá­lez Ins­frán de­ta­lló que la Ar­gen­ti­na es­tá in­ser­ta en la re­gión gra­ne­le­ra "más gran­de del mun­do y la más im­por­tan­te pro­duc­to­ra de ali­men­tos, de don­de sa­le el 30 por cien­to de la pro­duc­ción de gra­nos al mun­do", al se­ña­lar la zo­na com­pues­ta por Bra­sil, Pa­ra­guay, Bo­li­via, Uru­guay y la Ar­gen­ti­na que uti­li­zan la hidrobia pa­ra el trans­por­te de car­ga.     
En 1988, por la hi­dro­vía se trans­por­ta­ban 800 mil to­ne­la­das, en 2010, 17 mi­llo­nes, es­te año su­pe­ra­rá los 20 mi­llo­nes y en 2020 se cal­cu­la que la car­ga su­pe­ra­rá los 40 mi­llo­nes.     
De­nun­ció que pe­se a que la Ar­gen­ti­na "in­vier­te más de 100 mi­llo­nes de dó­la­res anua­les pa­ra man­te­ner la na­ve­ga­bi­li­dad de la hi­dro­vía sólo trans­por­ta el 3% de la car­ga que cir­cu­la, mien­tras que Pa­ra­guay mo­no­po­li­za del 80 al 90% y tie­ne la flo­ta flu­vial más im­por­tan­te de La­ti­noa­mé­ri­ca".     
"Ar­gen­ti­na man­tie­ne la hi­dro­vía con nues­tros im­pues­tos y el río es nues­tro, y lo apro­ve­chan em­pre­sas ex­tran­je­ras, por­que no hay po­lí­ti­ca ma­rí­ti­ma", di­jo González Insfrán y agregó que "con sólo 200 bar­cos de 30 mil to­ne­la­das ca­da uno, sig­ni­fi­ca­ría la crea­ción de mi­les de pues­tos de tra­ba­jo y pro­ba­ble­men­te una in­ver­sión su­pe­rior a los 1.000 mi­llo­nes de dó­la­res, que pue­de lle­gar de un día pa­ra otro si la Ar­gen­ti­na de­ja de as­fi­xiar im­po­si­ti­va­men­te al trans­por­te flu­vial.

La Ley 19.030 sobre **Política Nacional de Transporte Aéreo** y la línea de pensamiento, conocida en el mundo entero como “Doctrina Argentina”, especialmente orientada al tratamiento de los derechos de tráfico, inspiró la sanción de la que hasta ahora está vigente en la República Argentina. Este “nuevo orden“ comprende desde el estricto punto de vista del acceso a los mercados, una visión sobre el mismo que ha dado en denominarse “liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional”, iniciada en la década de los 70 con la extrapolación de la política “deregulation” implantada originariamente en el orden interno estadounidense, la que fue ganando terreno hacia otros Estados y concretada al pasar de los años en un acuerdo magno conocido como Acuerdo Trasatlántico firmado en marzo de 2007 entre la Comisión Europea (actualmente a partir del 1 Diciembre de 2009, Unión Europea) en representación de 27 Estados y los Estados Unidos de América.

El país cuenta con una política aerocomercial escrita, tangible en una legislación de orden público (Ley Nro. 19.030) que en sus aspectos internacionales obliga al negociador del Estado a respetar ciertos principios básicos en materia de predominio de los derechos de tráfico, confiriendo mayor prioridad a los tráficos de tercera y cuarta libertad -razón de ser de todo servicio de transporte aéreo-, y dándole carácter de complementario y accesorio a los provenientes de terceros países (quinta libertad). A su turno, fija ciertas reglas cuando debe procederse al incremento de frecuencias basadas en un porcentaje mínimo de 55% del coeficiente de ocupación, acreditando dicho elemento a lo largo de los últimos doce meses que se está considerando.

Mientras no se derogue la mencionada legislación, es la que guía la negociación bilateral. Este ha sido entre otros argumentos los que en su momento motivaron la revisión del acuerdo de “cielos abiertos”, el que como destaqué había sido rubricado a nivel del Ministro de Economía en diciembre de 1999 anudando la relación entre los Estados Unidos de América y Argentina. Reitero que esta ha sido la línea argumental para sustentar la renegociación de dicho Acuerdo, a la luz de las necesidades e intereses reales de la bandera Argentina, toda vez que mal podía admitirse una negociación efectuada contra los principios rectores consagrados en una ley vigente y de orden público.

Es oportuno recordar que históricamente la Argentina formuló una firme oposición a la que en ese entonces no se conocía como política de “cielos abiertos” y sí como “libertad del aire”, articulando una doctrina basada en el “dominio del aire bajo el imperio del derecho”, formulada como ya indiqué por el **Profesor Enrique A Ferreira**. Dicha posición fue la recogida por el Acuerdo suscrito entre los Estados Unidos y la Argentina el 1 de marzo de 1947, el que nunca alcanzó vigencia por los Estados Unidos de América, no obstante haber sido negociado y firmado por los respectivos delegados de ambos Estados con plenipotencia para ello.

Durante muchos años, las relaciones aerocomerciales se desenvolvieron sin el debido marco legal bilateral, operando las respectivas líneas aéreas merced a autorizaciones administrativas, hasta que en el año 1985 luego de varias rondas de negociación, el gobierno argentino, sin resignar su posición de defensa de su mercado y de sus operadores, flexibilizó la participación de la bandera estadounidense conforme a un *esquema de incremento progresivo de la oferta de servicios.*Luego de la revisión operada en el año 2000 como recordé, la relación aerocomercial se rigió por el mencionado Acuerdo de 1985, con la modificación de sus Anexos, consensuado sobre la base de un gradual incremento de la capacidad e ingreso de nuevos oferentes (*DELTA y CONTINENTAL*), pautados en el tiempo.

No es el caso de que entremos en el detalle del Acuerdo, sí deseo poner en claro que el encuadre de nuestra visión fue el descartar la alternativa de “cielos abiertos”, teniendo en cuenta que el ritmo de crecimiento debe regularlo el poder concedente, no solo en beneficio de la bandera de su país, sino del usuario acreedor a la mayor protección frente a los irracionales juegos de los mercados, preservando su capacidad de supervisión y reglamentarla para el mantenimiento del elemental equilibrio de las relaciones aerocomerciales

**Ejes del pensamiento del Profesor Dr. Enrique A. Ferreira y su vigencia**

* En primer término, ese conjunto de ideas fuerza se configura como auténtica doctrina; vale decir constituye un conjunto ordenado de principios jurídicos que responden al axioma tan recordado por su autor, “el dominio del aire bajo el imperio del derecho”, enfatizando justamente el predominio de la equidad sobre el juego simple de los hechos económicos.

* Surge con toda claridad el acompañamiento de la doctrina Ferreira a los principios rectores consagrados tanto en el Preámbulo como en el artículo 44  (incisos d, e y f) del Convenio de Chicago de 1944, del que extraemos el principio “neminen laedere”, no dañar al prójimo resumido en el orden internacional en la garantía del derecho de participación en el mercado aéreo de todos y cada uno de los Estados, evitando el despilfarro económico que produce una competencia desordenada, ruinosa.

* Estos principios han sido recogidos en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo celebrada en Montreal en 2003 como inspiradores de toda acción a ejercitar en el área del sistema de transporte aéreo internacional.

* El tráfico de nación a nación es una” unidad”, un todo, una síntesis de su comercio mutuo como conjunto de servicios ofrecidos por las líneas aéreas de los países contratantes. Y como en la base de todo comercio está la presunción de un beneficio mutuo pero sin posibilidad para fijar por adelantado su relativa medida, no puede decirse que con él una nación se beneficie más que la otra por más que sean diferentes sus respectivas poblaciones o riquezas.

* Es tráfico internacional por la participación que todas las naciones deben tener en ella, no por el número de fronteras que crucen las aeronaves afectadas a los servicios en cuestión. Este pensamiento profundamente equitativo toma en cuenta no la nacionalidad de la aeronave sino el legítimo derecho de los Estados de participar en la actividad.

* A situaciones diferentes, soluciones distintas, no puede aplicarse el mismo tratamiento de países desarrollados a países en vías de desarrollo, de ahí que no sea válido un patrón integral o general sin este tipo de necesaria distinción. Aun mismo el mapa aeropolítico de América Latina ofrece una diversidad digna de ser tenida en cuenta.

* En el sistema de transporte aéreo siempre existe un incentivo para el progreso sin necesidad de recurrir a la competencia ilimitada, porque ésta es antieconómica y dañosa. No puede pretenderse que en este orden de actividades deban haber vencedores y vencidos, porque se trata de los derechos de las naciones y no de individuos. Es preferible respetar y ser respetado, así como obrar por normas superiores de derecho, porque es la única forma de contribuir a un leal entendimiento entre los pueblos.

La **Administración Nacional de Aviación Civil** (ANAC) administra en [Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Argentina) los Servicios de Navegación Aérea, optimizando niveles de Seguridad Operacional, en el espacio aéreo, aeropuertos y aeródromos de todo el País; reglamentando, fiscalizando, controlando y administrando la actividad Aeronáutica. Fue creado en 2009 para pasar a la órbita civil las funciones que venía cumpliendo gran parte del Comando de Regiones Aéreas de la [Fuerza Aérea Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Fuerza_A%C3%A9rea_Argentina) y la [Subsecretaria de Transporte Aerocomercial](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Subsecretaria_de_Transporte_Aerocomercial&action=edit&redlink=1) dependiente hasta el 2012 del [Ministerio de Planificación Federal](http://es.wikipedia.org/wiki/Ministerio_de_Planificaci%C3%B3n_Federal), pasando a depender a partir de ese año del [Ministerio del Interior y Transporte](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Ministerio_del_Interior_y_Transporte&action=edit&redlink=1). Originalmente el proyecto incluía disolver el ente autárquico llamado [Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos](http://es.wikipedia.org/wiki/Organismo_Regulador_del_Sistema_Nacional_de_Aeropuertos) - ORSNA y traspasar sus funciones a la ANAC, pero esto no fue concretado.

## Creación

A partir del [1º de julio](http://es.wikipedia.org/wiki/1%C2%BA_de_julio) del [2009](http://es.wikipedia.org/wiki/2009) más de 3.000 militares pasaron en "comisión" por un año, a la órbita de la Secretaría de Transporte de la Nación dependiente de la [Secretaría de Transporte](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Secretar%C3%ADa_de_Transporte&action=edit&redlink=1) del [Ministerio de Planificación Federal, Inversión pública y Servicios](http://es.wikipedia.org/wiki/Ministerio_de_Planificaci%C3%B3n_Federal,_Inversi%C3%B3n_p%C3%BAblica_y_Servicios), dado que el [Comando de Regiones Aéreas](http://es.wikipedia.org/wiki/Comando_de_Regiones_A%C3%A9reas), encargado de la totalidad del [Control del tráfico aéreo](http://es.wikipedia.org/wiki/Control_del_tr%C3%A1fico_a%C3%A9reo), fue disuelto y sus funciones, aeropuertos, direcciones, Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación, y las cuatro regiones aéreas (RACE, RANO, RANE, RASU) pasaron a manos civiles para funcionar en un nuevo organismo denominado [Administración Nacional de Aviación Civil](http://es.wikipedia.org/wiki/Administraci%C3%B3n_Nacional_de_Aviaci%C3%B3n_Civil) (ANAC). Por su parte el Personal Civil que se desempeñaba en los destinos de ese Comando, conjunto al Personal Docente Civil, Contratados y el Personal del Proyecto ARG/04/801 de la [OACI](http://es.wikipedia.org/wiki/OACI), alrededor de 1.046 personas, pasaron definitivamente como personal de planta permanente de la nueva Administración, dejando de pertenecer a la Fuerza Aérea. Finalizado el plazo de un [año](http://es.wikipedia.org/wiki/A%C3%B1o), el personal militar de referencia, deberá optar si regresar a la Fuerza Aérea para redistribuirse en sus unidades o pasar como empleados de la nueva administración, perdiendo su condición de militar. La función del Comando de Regiones Aéreas era consensuada y fiscalizada por la [OACI](http://es.wikipedia.org/wiki/OACI) y por la [IATA](http://es.wikipedia.org/wiki/IATA), en tanto que a partir de este cambio jurídico de política aeronáutica, los mismos organismos internacionales llevarán la mencionada coordinación con la ANAC.

## Funcionamiento

A fin de garantizar un correcto traspaso de las funciones, se puso en vigencia la [Unidad Coordinadora de Transferencia](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Unidad_Coordinadora_de_Transferencia&action=edit&redlink=1) a cargo de la [Jefatura de Gabinete de Ministros](http://es.wikipedia.org/wiki/Jefatura_de_Gabinete_de_Ministros), del [Ministerio de Planificación Federal](http://es.wikipedia.org/wiki/Ministerio_de_Planificaci%C3%B3n_Federal), del [Ministerio de Defensa de Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Ministerio_de_Defensa_de_Argentina) y de la [Jefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Jefatura_del_Estado_Mayor_General_de_la_Fuerza_A%C3%A9rea&action=edit&redlink=1). El proyecto de transferencia de funciones, originalmente contemplaba incluir y fusionar a la ANAC, al descentralizado y autárquico, [Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos](http://es.wikipedia.org/wiki/Organismo_Regulador_del_Sistema_Nacional_de_Aeropuertos) ([ORSNA](http://es.wikipedia.org/wiki/ORSNA)) y a las tareas de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial dependiente del Ministerio de Planificación Federal, pero finalmente se dejó sin efectos la inclusión del primero, manteniendo su carácter de organismo independiente; mientras que la [Subsecretaria de Transporte Aerocomercial](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Subsecretaria_de_Transporte_Aerocomercial&action=edit&redlink=1) fue disuelta y sus funciones pasaron a ser ejercidas por la ANAC a partir del [4 de agosto](http://es.wikipedia.org/wiki/4_de_agosto) de [2009](http://es.wikipedia.org/wiki/2009).

Por su parte, la ANAC, (antiguamente el CRA) se ocupa de las rutas aéreas y del *control* sobre la totalidad de las aeronaves que surcan el espacio aéreo nacional. En tanto que la *vigilancia* y custodia del [Espacio Aéreo](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Espacio_A%C3%A9reo&action=edit&redlink=1) soberano ante la invasión de aeronaves extranjeras u objetos no identificados en los radares, es función meramente militar, siempre fue realizado por el Ce.Vyca, unidad dependiente del [Comando de Alistamiento y Adiestramiento](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Comando_de_Alistamiento_y_Adiestramiento&action=edit&redlink=1) de la Fuerza Aérea. A través de este organismo, la Fuerza Aérea detecta vuelos clandestinos, pero como la FAA no es una Fuerza de Seguridad Interior y no existe en el país una [Ley de Derribos](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Ley_de_Derribos&action=edit&redlink=1), no puede destruir a las naves invasoras.

## El antiguo Comando de Regiones Aéreas

El Comando de Regiones Aéreas fue creado como organismo de la [Fuerza Aérea](http://es.wikipedia.org/wiki/Fuerza_A%C3%A9rea_Argentina) por el gobierno del [General Onganía](http://es.wikipedia.org/wiki/General_Ongan%C3%ADa) en [1968](http://es.wikipedia.org/wiki/1968), a él pasaron las funciones de la [Dirección Nacional de Aviación Civil](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_Nacional_de_Aviaci%C3%B3n_Civil&action=edit&redlink=1) y de la [Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_General_de_Circulaci%C3%B3n_A%C3%A9rea_y_Aer%C3%B3dromos&action=edit&redlink=1), entes que fueron disueltos por la gestión del citado presidente de facto. El Comando de Regiones Aéreas, sumó además las direcciones de Policía Aeronáutica y del Servicio Meteorológico. Todas estas estructuras recuperaron su autonomía civil a partir del Gobierno de [Néstor Kirchner](http://es.wikipedia.org/wiki/N%C3%A9stor_Kirchner). Los aeropuertos y aeródromos de todo el país, pertenecían a la Fuerza Aérea Argentina, a través de su Comando de Regiones Aéreas, hasta que durante el gobierno de [Carlos Menem](http://es.wikipedia.org/wiki/Carlos_Menem) en un marco de privatizaciones, en la década del 90, la concesión y administración de los mismos pasaron a manos de capitales privados, a las empresas competitivas entre sí, [Aeropuertos Argentina 2000](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuertos_Argentina_2000) y [London Supply](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=London_Supply&action=edit&redlink=1), quienes todavía las poseen.

## Actualidad

Al quedar bajo la órbita civil, se dio por primera vez en la historia Argentina, un paro de actividades de controladores aéreos, el día 09 de julio de 2010, quienes exigían aumento de sueldo. Este tipo de hechos, que dejó paralizada la actividad aérea en el país, no tiene precedentes, ya que siempre se desarrolló como actividad militar.

El **Comando de Regiones Aéreas** se constituía hacia el año 2007, (Previo a su desactivación) de la siguiente manera:

* Comandante (Cargo disuelto para la habilitación del nuevo cargo civil de "Director de ANAC")
* Estado Mayor del Comando de Regiones (Cargo disuelto)
* Dirección Nacional de Sensores Radar (Traspasado a la Dirección General de Material de la Fuerza Aérea)
* Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (Traspasado a la ANAC)
* Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (Traspasada a la ANAC como Dirección de Operaciones de Aeronaves)
* Dirección de Tránsito Aéreo (Traspasado a la ANAC y vuelto a traspasar a la Fuerza Aérea) FUENTE:<http://infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/185000-189999/189728/norma.htm>
* Dirección del Servicio Meteorológico Nacional (Traspasado al Ministerio de Defensa)
* Dirección Nacional de Policía Aeronáutica (Traspasada al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y luego al Ministerio de Seguridad de la Nación como una policía civil autártica intervenida llamada [Policía de Seguridad Aeroportuaria](http://es.wikipedia.org/wiki/Polic%C3%ADa_de_Seguridad_Aeroportuaria))
* Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) (Traspasado a la ANAC)
* Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil (JIAA) (Se transformó en un ente autárquico dependiente del Gobierno)
* Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (Quedó en Fuerza Aérea, pasando a depender primero del Comando de Personal y luego de la recientemente creada Dirección General de Personal y Bienestar). (La función de aptitud psicofísica de la ANAC es llevada a cabo por un nuevo organismo dependiente de la misma, llamado [Dirección de Sanidad Aeroportuaria](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_de_Sanidad_Aeroportuaria&action=edit&redlink=1).
* [Instituto Nacional de Aviación Civil](http://es.wikipedia.org/wiki/Instituto_Nacional_de_Aviaci%C3%B3n_Civil) (Quedó en Fuerza Aérea, pasando a depender primero del [Comando de Personal](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Comando_de_Personal&action=edit&redlink=1) para luego depender de la recientemente creada, Dirección General de Educación)
* Región Aérea Centro (En el predio del [Aeropuerto Ministro Pistarini](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Ministro_Pistarini)) (Traspasado a la ANAC con el nombre de Dirección Regional Centro)
* Región Aérea Noroeste (Traspasado a la ANAC con el nombre de Dirección Regional Noroeste, en tanto que continúa funcionando la Unidad Militar del Área Material)
* Región Aérea Noreste (El aeropuerto de Resistencia) [Chaco](http://es.wikipedia.org/wiki/Provincia_del_Chaco) (Traspasado a la ANAC con el nombre de Dirección Regional Noreste, en tanto se creó una nueva unidad militar en Resistencia para el control de los vuelos ilegales y clandestinos de la triple frontera con cargas del narcotráfico)
* Región Aérea Sur (En el predio de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia) (Traspasado a la ANAC con el nombre de Dirección Regional Sur, en tanto continúa funcionado la militar IX Brigada Aérea)
* Todos los aeropuertos y aeródromos de [Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Argentina) (Concesionados a la empresa [Aeropuertos Argentina 2000](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuertos_Argentina_2000) y controlados por el [ORSNA](http://es.wikipedia.org/wiki/ORSNA))
* Las Torres de Control de los aeropuertos

En la actualidad, Las direcciones regionales controlan la navegación y las rutas aéreas. Las cuatro direcciones regionales dependen de la [Dirección Nacional de Navegación Aérea](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_Nacional_de_Navegaci%C3%B3n_A%C3%A9rea&action=edit&redlink=1).

También en la ANAC se crearon las flamantes: [Dirección Nacional de Navegación Aérea y Aeródromos](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_Nacional_de_Navegaci%C3%B3n_A%C3%A9rea_y_Aer%C3%B3dromos&action=edit&redlink=1), [Dirección de Transporte Aéreo](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_de_Transporte_A%C3%A9reo&action=edit&redlink=1), [Dirección Nacional de Seguridad Operacional](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_Nacional_de_Seguridad_Operacional&action=edit&redlink=1), y también se creó la [Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Direcci%C3%B3n_General_de_Infraestructura_y_Servicios_Aeroportuarios&action=edit&redlink=1).

Actualmente muchos aeródromos y aeropuertos bajo la jurisdicción de la ANAC, comparten el predio de las diferentes Bases Aéreas Militares y Brigadas Aéreas, tal es el caso de [El Palomar](http://es.wikipedia.org/wiki/El_Palomar), [Morón](http://es.wikipedia.org/wiki/Mor%C3%B3n_%28Buenos_Aires%29), [Mariano Moreno](http://es.wikipedia.org/wiki/Mariano_Moreno), [Paraná](http://es.wikipedia.org/wiki/Paran%C3%A1_%28Argentina%29), [Tandil](http://es.wikipedia.org/wiki/Tandil), [Comodoro Rivadavia](http://es.wikipedia.org/wiki/Comodoro_Rivadavia), [Río Gallegos](http://es.wikipedia.org/wiki/R%C3%ADo_Gallegos), [Mar del Plata](http://es.wikipedia.org/wiki/Mar_del_Plata), [Mendoza](http://es.wikipedia.org/wiki/Ciudad_de_Mendoza), [Villa Reynolds](http://es.wikipedia.org/wiki/Villa_Reynolds) y [Reconquista](http://es.wikipedia.org/wiki/Reconquista).

En el caso del Aeropuerto de [Bahía Blanca](http://es.wikipedia.org/wiki/Bah%C3%ADa_Blanca), comparte instalaciones con otra base militar, pero de la [Armada Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Armada_Argentina). [La Base Aeronaval Tomás Espora](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=La_Base_Aeronaval_Tom%C3%A1s_Espora&action=edit&redlink=1) y el Aeropuerto de [Trelew](http://es.wikipedia.org/wiki/Trelew), comparte instalaciones con la [Base Aeronaval Almirante Zar](http://es.wikipedia.org/wiki/Base_Aeronaval_Almirante_Zar) también del [COAN](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=COAN&action=edit&redlink=1), ambas dependientes del [Comando de Aviación Naval](http://es.wikipedia.org/wiki/Comando_de_Aviaci%C3%B3n_Naval) (COAN)

En [noviembre](http://es.wikipedia.org/wiki/Noviembre) de [2011](http://es.wikipedia.org/wiki/2011), tras un conflicto sindical, la Presidenta de la Nación Dra. [Cristina Fernández](http://es.wikipedia.org/wiki/Cristina_Fern%C3%A1ndez), mediante un decreto transfiere las funciones del control del tránsito aéreo nuevamente a la [Fuerza Aérea Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Fuerza_A%C3%A9rea_Argentina), militarizando nuevamente al personal con dichas funciones, desconociéndose aún qué pasará con el resto de la ANAC. La nueva dependencia pasa a depender de la Subjefatura del Estado Mayor de la Fuerza Aérea denominándose **Dirección General de Control del Tránsito Aéreo**, recomendación recibida desde la [OACI](http://es.wikipedia.org/wiki/OACI).

La **aviación de transporte regular comercial** es una actividad que hacen las compañías aéreas, ya sean éstas grandes o pequeñas, dedicadas al [transporte aéreo](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_a%C3%A9reo) bien de personas, bien de mercancías, de manera regular, es decir con itinerario.

La aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo, articulo 91.

La historia de la aviación comercial forma parte evidentemente de la [Historia de la aviación](http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_aviaci%C3%B3n), y se remonta su nacimiento a los instantes posteriores al lanzamiento de los primeros aviones y se puede centrar en los alrededor del año [1910](http://es.wikipedia.org/wiki/1910) mediante el vuelo de los primeros aviones encargados de hacer el transporte aéreo de correo, durante la [primera guerra mundial](http://es.wikipedia.org/wiki/Primera_guerra_mundial). En 1919 nacen las primeras compañías aéreas, que en nuestros días siguen volando en los cielos del mundo. La expansión y empleo del espacio aéreo a escala nacional y luego internacional hizo plantear a un conjunto de países la necesidad de establecer leyes y regulaciones que permitan un tráfico aéreo eficiente y seguro, esta convicción obligó a firmar convenios y protocolos internacionales que garantizaran la regularidad de los vuelos. De esta forma el [7 de diciembre](http://es.wikipedia.org/wiki/7_de_diciembre) de [1944](http://es.wikipedia.org/wiki/1944) se firmó La [Convención de Chicago](http://es.wikipedia.org/wiki/Convenci%C3%B3n_de_Chicago) formándose la [OACI](http://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n_de_Aviaci%C3%B3n_Civil_Internacional) (Organización de Aviación Civil Internacional) o **ICAO** en [inglés](http://es.wikipedia.org/wiki/Idioma_ingl%C3%A9s) firmada en la actualidad por cincuenta y dos países.

En esa misma fecha se aprueba el [Acuerdo de Tránsito](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Acuerdo_de_Tr%C3%A1nsito&action=edit&redlink=1) y el [Acuerdo de Transporte](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Acuerdo_de_Transporte&action=edit&redlink=1) que regulan las ocho [Libertades del aire](http://es.wikipedia.org/wiki/Libertades_del_aire). Posteriormente, para mejorar y facilitar las operaciones de las aerolíneas comerciales entre países se ha recurrido a una serie de tratados bilaterales o multilaterales de transporte aéreo civil y/o militar siguiendo la política de [Cielos abiertos](http://es.wikipedia.org/wiki/Cielos_abiertos)

**Libertades del aire**

Las **libertades del aire**, en el ámbito del [Derecho aeronáutico](http://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_aeron%C3%A1utico), son una serie de derechos relativos a la [aviación comercial](http://es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n_comercial) que garantizan a las [aerolíneas](http://es.wikipedia.org/wiki/Aerol%C3%ADnea) de un Estado entrar en el [espacio aéreo](http://es.wikipedia.org/wiki/Dominio_a%C3%A9reo) de otro Estado y aterrizar en éste.

Se diferencia entre libertades técnicas, libertades comerciales y otras libertades; para un total de 9. Las cinco primeras fueron definidas en el [Convenio de Chicago de 1944](http://es.wikipedia.org/wiki/Convenio_sobre_Aviaci%C3%B3n_Civil_Internacional), mientras que las 4 restantes las establece la doctrina:

1) Libertades Técnicas:

* Primera libertad: el derecho de volar sobre el territorio de otro estado sin aterrizar.
* Segunda libertad: el derecho de aterrizar en el territorio de otro estado por razones técnicas.

2) Libertades Comerciales:

* Tercera libertad: el derecho de desembarcar [pasajeros](http://es.wikipedia.org/wiki/Pasajero), [correo](http://es.wikipedia.org/wiki/Correo) y [carga](http://es.wikipedia.org/wiki/Mercanc%C3%ADa) tomados en el territorio del país cuya [nacionalidad](http://es.wikipedia.org/wiki/Nacionalidad) posee la aeronave.
* Cuarta libertad: el derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.
* Quinta libertad: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados.

3) Otras Libertades:

* Sexta libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.
* Séptima libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.
* Octava libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado ([cabotaje](http://es.wikipedia.org/wiki/Cabotaje))
* Novena libertad: Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 7ª libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

La expresión **cielos abiertos** hace referencia al mantenimiento de acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo civil o militar según los cuales:

* En el caso de los tratados civiles, se liberalizan los mercados del transporte aéreo de los países firmantes y se minimiza la intervención gubernamental en los servicios de pasajeros, carga y combinados ya sean regulares o chárter.
* En el caso de los militares, se establece un régimen que controle los vuelos oficiales.

**LA CONCESION,** (según ley 22390).- **contenida en los ART 102 A 112**

Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular. El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de 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.

Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y por un período que no excederá de quince años. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, esta podrá ser prorrogada por lapsos no mayores al citado a requerimiento de la empresa. La solicitud de prórroga deberá ser presentada con una anticipación no menor de un año antes del vencimiento de la concesión en vigor.

No se otorgará concesión o autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económica- financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo deberá ser argentino. Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo.

Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

Los acuerdos que impliquen arreglos de "pool", conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica. Si ésta no formulase objeciones dentro de los noventa días, el acuerdo se considerará aprobado.

A la expiración normal o anticipada de las actividades de la empresa, el Estado nacional tendrá derecho a adquirir directamente, en totalidad o en parte, las aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones, a un precio fijado por tasadores designados uno por cada parte.

Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de ese derecho dentro de los noventa das de recibida la pertinente comunicación, los bienes enumerados en el párrafo anterior serán ofrecidos en venta en el país, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en la República se autorizará su exportación.

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 días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica.

La caución se extingue en un cincuenta por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios 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 ingresar al fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil.**

**FISCALIZACION** (según ley 22390).- **Art. 133**

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

Al efecto le corresponde:

1.- Exigir el cumplimiento de las [obligaciones](http://legales.com/glosario2.html#obligacion) previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones y demás normas que en consecuencia se dicten.

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

3.- Suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultare de ellos causales que traigan aparejada la [caducidad](http://legales.com/glosario.html#caducidad) o retiro de la concesión o autorización.

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

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

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

7.- Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por [terceros](http://legales.com/glosario.html#tercero), con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráficos y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.

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

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

10.- Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiere el poder ejecutivo Nacional.

**Suspensión y extinción de concesiones y autorizaciones** (según ley 22390).- **Art. 135**

Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de este. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo Nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá declarar la [caducidad](http://legales.com/glosario.html#caducidad) de la concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

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

2.- Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.

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

4.- Si la Empresa fuera declarada en estado de quiebra, [liquidación](http://legales.com/glosario.html#liquidacion) o [disolución](http://legales.com/glosario.html#distracto) por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.

5.- Si la concesión o autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el art. 96 de este código.

6.- Si no se hubiese dado a cumplimiento a la cobertura de riesgos previsto en el Tit. X (seguros) y en el artículo 112.

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

8.- Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización.

9.- Si no subsistiesen los motivos de interés público que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización.

10.- Si se tratare de un transportador extranjero y el [gobierno](http://legales.com/glosario.html#gobierno) del país de su bandera no confiriese a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquel.

11.- Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio, de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1 a 10, que motiven la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se substancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el art. 137.

* + En los casos del inc. 4 del artículo precedente, la autoridad judicial que conozca en el asunto deberá comunicarlo a la autoridad aeronáutica para la defensa de los derechos e intereses del [estado](http://legales.com/glosario.html#estado).
  + Antes de la declaración de caducidad de la concesión o del retiro de la autorización, debe oírse al interesado a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

|  |
| --- |
| El **sistema Interline** es la prestación de servicios de transporte aéreo entre dos o más aerolíneas a nivel mundial, a través del cual se pueden conectar una gran cantidad de ciudades del mundo con ciertos beneficios para los Viajeros.  Es una alternativa a los servicios on line (aquellos de una sola aerolínea) cuando estos no son suficientes o no están disponibles. De esta manera, el Viajero puede seleccionar la ruta y el horario más conveniente, utilizando varias aerolíneas en el viaje.  **Ventajas del sistema Interline** • Posibilidad de chequear su equipaje hasta el destino final, así el vuelo tenga múltiples conexiones y aerolíneas involucradas (sujeto a restricciones aduaneras y técnicas).  • Pago de una tarifa única para rutas complejas con valores usualmente más bajos que la suma de las tarifas individuales de cada trayecto. Tarifas publicadas con valores y condiciones estandarizadas, válidas para todo el viaje.  • Posibilidad de seleccionar la ruta, puntos de conexión y paradas dentro de un límite máximo de millaje, que es bastante amplio.  • Compra de un sólo tiquete, en una única moneda, a través de una sola aerolínea o agente, sin importar la cantidad de destinos y aerolíneas seleccionadas para su viaje.  • Asegura la reacomodación, asistencia y cubrimiento de gastos básicos (hotel, comidas, transporte) en caso de pérdidas de conexión provocadas por causas atribuibles a alguna de las aerolíneas involucradas en el tiquete interlineal. |

En la industria de [aviación civil](http://es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n_civil), un acuerdo de **código compartido** (en inglés, *codeshare*) es un acuerdo suscrito por dos [aerolíneas](http://es.wikipedia.org/wiki/Aerol%C3%ADnea) para explotar conjuntamente una determinada ruta. De tal forma, ambas aerolíneas venden asientos de un mismo vuelo y éste tiene dos números de vuelo distintos, uno para cada compañía. Luego el vuelo es operado realmente por una única compañía.

**Beneficios**

* Las compañías pueden ofrecer más alternativas de destinos, itinerarios y conexiones con una inversión mínima.
* Las compañías pueden recibir comisiones adicionales, cosa que, por ejemplo, no ocurre en los acuerdos interlineales.

**Exigencias**

Al implementar un acuerdo de código compartido es conveniente que exista cierta similitud en el tipo y calidad de servicio de ambas compañías.

Además, estos acuerdos exigen que los sistemas de reservas puedan utilizar los mismos códigos y coordinar sus itinerarios.

A su vez, trae consigo la delimitación de roles específicos entre las aerolíneas: Una actúa como Operating encargada de operar y comercializar el vuelo y la otra actúa como Marketing, limitándose a comercializar el vuelo. Mientras la compañía Operating se queda con la venta de los tramos operados por ella, la compañía Marketing recibe una comisión que se asocia a los gastos por distribución en que incurre la compañía al vender los tickets.

**Formas de acuerdo**

Los acuerdos de código compartido pueden ser de dos tipos distintos, conocidos por sus nombres en inglés:

* *Freesale*: Es el tipo de acuerdo más común. No existen cupos de asientos y la compañía operadora únicamente paga una comisión a la otra.
* *Blockspace*: En el que las líneas aéreas se reparten el avión, asignándose una cantidad de asientos para que sean comercializados por cada una de ellas.

En esta última modalidad, cada aerolínea recibe el ingreso completo por la venta de sus respectivos asientos y admite dos variantes: *hardblock*, en la que cada aerolínea se hace responsable del manejo de sus asientos y *softblock*, que permite la devolución de los asientos no vendidos.

**Un ejemplo es la compañía TACA**

US AIRWAYS : Por medio de esta alianza, TACA ofrece 8 destinos adicionales a su operación dentro de los Estados Unidos. Este acuerdo puede ser comercializado por TACA desde cualquier ciudad que conecte en Dallas, Los Ángeles, Houston, Miami y San José, en donde se realiza la conexión con US Airways para continuar el viaje a las ciudades de Charlotte, Phoenix, Boston, Minneapolis, Raleigh Durham, Las Vegas, Filadelfia y La Guardia.

CUBANA: Por medio del acuerdo de código compartido, Cubana comercializa la ruta San José (Costa Rica) – Habana (Cuba) y viceversa, operada por TACA/LACSA.

IBERIA: Esta alianza permite a Iberia comercializar vuelos operados por TACA desde San José, Guatemala y Miami hacia el resto de destinos en Centroamérica.

AEROGAL: Junto a Aerogal, la primera aerolínea ecuatoriana, hemos implementado un acuerdo de código compartido que ofrece varias frecuencias a la semana entre Lima y Medellín con una conveniente conexión en Quito.

Estos son algunos de sus socios, gracias a los cuales tiene un su amplitud.

# Asistencia en tierra a aeronaves

La **asistencia en tierra a aeronaves** (del [inglés](http://es.wikipedia.org/wiki/Idioma_ingl%C3%A9s) *ground handling*) incluye todos los servicios de que es provista una [aeronave](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeronave) desde que aterriza hasta su posterior partida.

En la mayoría de los casos las aerolíneas tienen, al menos en sus estaciones base, una división dedicada al manejo en tierra de sus aeronaves. También existen compañías de dedicadas exclusivamente a brindar servicio de manejo en tierra a aeronaves en todo el mundo.

### Servicio a cabinas (*Cabin service*)

Incluye todos servicios dirigidos a dar comodidad a los pasajeros en la cabina del avión como el abastecimiento de periódicos, cobijas y demás comodidades así como de la limpieza de la cabina misma.

### Servicio de catering

Es el servicio de abastecimiento de alimentos y bebidas para los pasajeros y tripulación durante el viaje.

### Servicio en rampa

Incluye todos servicios en la plataforma de operaciones a la aeronave (guía a posición de estacionamiento, remolque, drenado de lavabos, etc.) y también los procesos necesarios para llevar a cabo la carga y descarga del correo, equipaje y demás mercancías a transportarse, el equipo usado para todos estos procesos es llamado de forma genérica [GSE](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=GSE&action=edit&redlink=1).

### Carga de combustible

Es el servicio de repostaje de [combustible](http://es.wikipedia.org/wiki/Combustible), en algunos [aeropuertos](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto) el servicio está concesionado a un proveedor exclusivo y en otras ocasiones la aerolínea misma se provee o contrata un proveedor del mismo.

### Servicios de mantenimiento e ingeniería

Incluye todos procesos necesarios para asegurar y mantener la operatividad de las aeronaves por su naturaleza es uno de los procesos más delicados en el manejo de una [aeronave](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeronave).

### Servicio de operaciones de campo

Es la instancia que coordina a todos servicios anteriores con el resto de la operación de la aerolínea en el aeropuerto, incluyendo el servicio de despacho y también coordina la comunicación con las autoridades y servicios de control aéreo.

**El Trabajo Aéreo**

Comprende toda actividad que implique la explotación comercial de una aeronave, con excepción de los servicios de transporte aéreo. (Artículo 92 del Código Aeronáutico -Ley 17.285-, y Artículo 1 del Decreto N° 2836 de fecha 3 de agosto de 1971).

**ARTICULO 131/132 –** Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos:

1) Reunir los requisitos establecidos en el artículo 48 para ser propietario de aeronave

A) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República;

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

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

2) Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate;

3) Operar con aeronaves de matrícula argentina.

Excepcionalmente y en cada caso la autoridad aeronáutica podrá disponer del cumplimiento de las exigencias de los incisos 1° y 3° precedentes, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

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

**Aero club** es considerado toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.

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

* 1- No afecte intereses de explotadores aéreos estatales o privados;
* 2- Los ingresos que se recauden por tales servicios, se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del Aero Club, tendiendo a su autosuficiencia económica.
* El Poder Ejecutivo reglamentara la forma y circunstancias en que se otorgaran estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria a fin de que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente. (Ver decr. 3039/73)

**Bibliografía fuente de Investigación**

Código Aeronáutico

Manual de derecho de la Navegación Chami Diego

Manual de Derecho Aeronautico Videla Escalada

[*http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm*](http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm)

*http://www.anac.gov.ar*

*http://www.ivao.es/uploads/f13b4583161e9fba9d3f02c0050da546.pdf*

[*http://www.taca.com/esp/*](http://www.taca.com/esp/)

[*http://alada.org/*](http://alada.org/)



