

LEYES DE NAVEGACION AEREA DE ESPAÑA, PERÚ, GUATEMALA, VENEZUELA Y PARAGUAY

CAPITULO I

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA.

Disposiciones Generales.

Artículo 1.

El espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado español.

Artículo 2.

Las aeronaves nacionales podrán hacer uso para la navegación del espacio aéreo español.

El Estado español, por Tratados o Convenios con otros Estados o mediante permiso especial, podrá autorizar el tránsito inocuo sobre su territorio de las aeronaves extranjeras.

Artículo 3.

El Gobierno podrá fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio español, los canales de entrada y salida en el mismo y los aeropuertos aduaneros.

También podrá suspender, total o parcialmente, las actividades aéreas en su territorio por causas graves.

Artículo 4.

Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que ésta les cause.

Artículo 5.

Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados o Convenios internacionales, la presente Ley regulará la navegación aérea nacional, en todo caso, y la internacional sobre territorios de soberanía española.

A falta de reglas propias en la materia, se estará a las Leyes o disposiciones vigentes de carácter común.

Esta Ley se aplicará a la navegación aérea militar cuando se disponga expresamente.

Artículo 6.

La aeronave de Estado española se considerará territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentre.

Las demás aeronaves españolas estarán sometidas a las leyes españolas cuando vuelen por espacio libre o se hallen en territorio extranjero, o lo sobrevuelen, si a ello no se opusieran las leyes de Policía y Seguridad de país subyacente.

Artículo 7.

A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentren en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo a ellas sujeto, les serán aplicadas las disposiciones de esta Ley, así como las penales, de policía y seguridad pública vigentes en España.

- LEY DE NAVEGACION AEREA DE PERÚ.

Disposiciones Generales.

Artículo 1.- De las normas que regulan la Aeronáutica Civil

1.1 La Aeronáutica Civil se rige por la Constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales vigentes, por la presente Ley, sus reglamentos y anexos técnicos, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás normas complementarias.

1.2 Los aspectos de orden técnico y operativo de las actividades aeronáuticas civiles se regulan por los anexos técnicos del Reglamento de la presente Ley, aprobados por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, así como por las Regulaciones Aeronáuticas del Perú aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.3 Las cuestiones no previstas en la legislación aeronáutica se resolverán por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aeronáutica internacional o, en su defecto, por las leyes análogas y por los principios generales del derecho común.

Artículo 2.- De la Aeronáutica Civil

2.1 La Aeronáutica Civil es el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

2.2 Las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento son aplicables a las aeronaves de Estado, cuando realicen actividades sujetas al ámbito de esta Ley.

Artículo 3.- De la soberanía sobre el espacio aéreo

El Estado Peruano ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta el límite de las 200 (doscientas) millas, de conformidad con la Constitución Política del Perú.

Artículo 4.- De los objetivos permanentes del Estado en Aeronáutica Civil

Son objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, los siguientes:

- a) Incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú;
- b) Promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficamente alejadas.;
- c) Fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países, a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras, mediante servicios de aviación comercial económicos, ordenados y seguros;
- d) Promover el desarrollo de la tecnología aeronáutica, otorgando prioridad al establecimiento de fábricas y talleres aeronáuticos;
- e) Promover la capacitación del personal aeronáutico nacional, mediante el apoyo a la creación y desarrollo de las escuelas de aviación de tripulantes técnicos, aeroclubes, centros de instrucción y asociaciones aerodeportivas en general;

- f) Asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes;
- g) Incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada;
- h) Fomentar la creación y desarrollo de aeródromos públicos y privados, otorgando las facilidades que sean convenientes para este propósito;
- i) Fomentar la ampliación de los servicios ofertados por las empresas de transporte aéreo, como un medio para promover el incremento de la actividad turística;
- j) Promover el ordenamiento y racionalización de los servicios de navegación aérea, a través del Plan Nacional de Navegación Aérea, y
- k) Apoyar los procesos de integración latinoamericana mediante acuerdos multilaterales entre los países de la región.

Artículo 5.- De la reserva de la actividad Aeronáutica Civil a favor del sector privado

5.1 La actividad Aeronáutica Civil está reservada al sector privado.

5.2 El Estado sólo podrá realizar, subsidiariamente, actividades de Aviación Comercial por alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, previa autorización y en las condiciones establecidas mediante ley expresa.

Artículo 6.- De la aplicación de la ley nacional y competencia jurisdiccional

Los hechos ocurridos, actos realizados y delitos cometidos a bordo de una aeronave civil peruana fuera del territorio del Perú también se someten a las leyes y tribunales peruanos en los siguientes casos cuando se encuentre sobre:

- a) Altamar o en espacio aéreo donde ningún Estado ejerza soberanía, o
- b) Territorio extranjero, excepto que los efectos de tales hechos, actos o delitos afecten la seguridad o el orden público del Estado subyacente o causen daño a personas o bienes dentro de dicho territorio.

Artículo 7.- De la aplicación de la ley extranjera y competencia jurisdiccional

Los hechos ocurridos, actos realizados y delitos cometidos a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio peruano se rigen por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, excepto en los siguientes casos, en que se someterán a las leyes y tribunales nacionales, cuando:

- a) Afecten la seguridad o el orden público del Perú, o
- b) Causen daño a personas o bienes en territorio peruano.

Circulación aérea. Principios generales.

Artículo 14.- De la libertad de circulación

14.1 El despegue, vuelo y aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio peruano, su mar adyacente hasta el límite de las 200 (doscientas) millas y el espacio aéreo que los cubre, con sujeción a los instrumentos internacionales vigentes para el Estado Peruano y de acuerdo a la presente Ley y su reglamentación.

14.2 La circulación aérea debe permitir el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. La Dirección General de Aeronáutica Civil establece las normas relativas a la circulación aérea, incluidas las destinadas a la prevención de incidentes o accidentes aeronáuticos.

14.3 Se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que inicia los desplazamientos propios de la operación aeronáutica que va a efectuar, hasta que se detiene dando por finalizada dicha operación.

14.4 Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

Artículo 15.- De las restricciones a la libre circulación

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por razones de seguridad nacional o interés público, y en su caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad de vuelo, pueden restringir, suspender o prohibir las actividades aeronáuticas civiles en todo o en parte del territorio nacional.

Artículo 16.- Del uso obligatorio de los aeródromos

Las aeronaves civiles deben despegar o aterrizar en aeródromos públicos o privados debidamente autorizados. No rige esta obligación en los casos que autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 17.- Del aterrizaje en aeródromos privados

Ninguna aeronave aterrizará en aeródromos privados sin autorización de su propietario, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor. El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.

Artículo 18.- De la oposición a la libre circulación

Nadie puede, en razón de un derecho de posesión o propiedad predial, oponerse al vuelo de una aeronave cuando éste se realice con arreglo a la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 19.- Del transporte de mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente.

Artículo 20.- De la documentación de la aeronave

20.1 Ninguna aeronave nacional o extranjera puede realizar operaciones aéreas dentro del territorio nacional sin estar provista de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad y seguros vigentes, así como de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las tripulaciones que la conduzcan deberán contar con las respectivas licencias habilitadas.

20.2 Si la aeronave transporta pasajeros o carga, el transportista debe contar con la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino y los documentos que correspondan a la carga transportada.

- LEY DE NAVEGACIÓN AEREA DE GUATEMALA.

Disposiciones Generales.

ARTICULO 1. Objeto. La presente ley tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República, los convenios y tratados Internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.

ARTICULO 2. Ambito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo.

ARTICULO 3. Soberanía del Espacio Aéreo. La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio ya sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.

ARTICULO 4. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación de la presente ley, los términos técnicos en materia de aeronáutica tendrán los significados reconocidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 5. Normas Internacionales. El Gobierno de Guatemala adopta las normas Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley.

- LEY DE NAVEGACIÓN AEREA DE VENEZUELA.

Disposiciones Generales. **Disposiciones fundamentales.**

Artículo 1°. El presente Decreto-Ley tiene por objeto, regular la aviación civil, que comprende el conjunto de actividades dirigidas a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo, así como el uso de aeronaves civiles para fines científicos, de exhibición, propaganda, trabajos industriales, agrícolas, sanitarios, deportivos, de instrucción y turismo; y todo lo relativo a las obras y funcionamiento de la infraestructura aeronáutica, rutas, servicios y demás actividades inherentes a la industria del transporte aéreo.

Orden de aplicación de las normas

Artículo 2°. El orden preferente de aplicación e interpretación de normas y principios que regulan la aviación civil es:

Los tratados internacionales suscritos y ratificados por la República.

El presente Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas de desarrollo que al efecto dicte el Poder Nacional.

Las demás leyes, en la materia de su especialidad.

Los principios generales del Derecho Aeronáutico.

La analogía.

Objetivos del Estado en materia de Aviación Civil

Artículo 3°. Son objetivos permanentes del Estado venezolano en materia de Aviación Civil, los siguientes:

Garantizar el uso y control del espacio aéreo navegable, en interés de la seguridad y eficiencia de la navegación aérea.

Fomentar bajo adecuadas condiciones de seguridad, eficiencia y calidad, acordes con los derechos humanos fundamentales las condiciones necesarias para garantizar a todos los ciudadanos el ejercicio del derecho de libre tránsito en el espacio aéreo navegable, de conformidad con las restricciones que se deriven del presente Decreto-Ley, sus reglamentos y demás actos normativos que al respecto se dicen.

Controlar, vigilar y fiscalizar la seguridad operacional de la aviación civil en pro de su desarrollo, de conformidad con las normas nacionales y con los Tratados Internacionales suscritos y ratificados por la República.

Dictar normas aplicables en el ámbito de la seguridad del Estado, orientadas a lograr la uniformidad e igualdad en los métodos y procedimientos internacionalmente aceptados que se vinculan con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Establecer las condiciones que permitan una adecuada planificación, instalación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeronáutica.

Promover la capacitación técnica y profesional del sector aeronáutico.

Promover la integración de la sociedad en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, con especial atención de las zonas geográficamente alejadas.

Favorecer el desarrollo de los mecanismos de integración sub-regional, regional y mundial, en los cuales sea parte la República y fomentar la participación del país en organismos internacionales de Aviación Civil, en aras del interés nacional en el Transporte Aéreo Internacional.

Asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas legales y técnicas vigentes.

Promover el desarrollo de la industria aeronáutica.

Incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional.

Los demás que sean contemplados en los planes de desarrollo nacional del sector de transporte aéreo.

Espacio Aéreo de la República

Artículo 4°. El espacio aéreo de la República es el establecido en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y está sujeto a la soberanía plena y exclusiva del Estado venezolano.

Jurisdicción aplicable

Artículo 5°. Toda aeronave civil que se encuentre en el territorio venezolano o vuele en su espacio aéreo, la tripulación, pasajeros y efectos transportados, quedan sujetos a la ley y a la jurisdicción venezolana. Quedan igualmente sometidos a la ley y jurisdicción venezolana, los hechos y actos jurídicos que ocurran abordo de aeronaves civiles venezolanas, cuando vuelen fuera del espacio aéreo de la República, exceptuando los que por su naturaleza atenten contra la seguridad o el orden público del estado extranjero subyacente; así como también quedan sometidos a la ley y jurisdicción nacional, los actos delictivos cometidos abordo de aeronaves, cualquiera sea su nacionalidad, cuando volando en el espacio aéreo extranjero, produzcan efectos en el territorio venezolano o se pretenda que lo tengan en éste; y los actos jurídicos ocurridos en aeronaves extranjeras que vuelen en espacio aéreo venezolano.

Competencia del Poder Público Nacional

Artículo 6°. El régimen integral de la navegación y transporte aéreo, así como el de los aeropuertos y su infraestructura, es de la competencia del Poder Público Nacional y se regirá por este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás disposiciones normativas de carácter técnico que con arreglo a ella se dicten. Corresponde al Poder Nacional dictar las regulaciones de navegación aérea necesarias para el vuelo de las aeronaves, incluyendo las regulaciones sobre alturas mínimas de seguridad, para garantizar:

La protección de las personas y bienes en la superficie de los riesgos propios de las operaciones aéreas.

La navegación, protección e identificación de las aeronaves.

El uso, eficiente del espacio aéreo navegable.

La prevención de colisiones entre aeronaves, entre aeronaves y vehículos terrestres o acuáticos, y entre aeronaves y otros objetos en el aire.

Competencia del Poder Público Estatal

Artículo 7°. La conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos de uso comercial la harán los Estados en coordinación con el Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio de Infraestructura.

Las tasas que establezcan los Estados derivadas de la posibilidad de aprovechamiento de los aeropuertos y sus actividades conexas, se coordinarán y armonizarán en atención a los principios, parámetros y limitaciones establecidos en este Decreto-Ley.

Servicio Público de Control y Apoyo a la Navegación Aérea

Artículo 8°. Son de uso obligatorio y esenciales para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, cuya prestación es competencia exclusiva del Poder Nacional, los servicios públicos de control y apoyo a la navegación aérea.

El Poder Nacional, a través del Instituto Nacional de Aviación Civil, ejercerá directamente o mediante el otorgamiento de concesiones a organismos técnicos, la prestación de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea bajo los términos y condiciones establecidos por el referido Instituto, que procurará ajustar los procedimientos de los servicios a las normas y métodos recomendados internacionalmente, y sin perjuicio de las competencias que en materia de telecomunicaciones aeronáuticas tenga el organismo del estado responsable de la administración, regulación, ordenación y control del espectro radio eléctrico y las que correspondan a otros organismos del estado.

Servicio público de transporte aéreo

Artículo 9°. La prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo tiene el carácter de servicio público, para cuyo ejercicio se requiere la concesión correspondiente otorgada por al Instituto Nacional de Aviación Civil, en los casos y condiciones establecidos en este Decreto-Ley. Las demás actividades o servicios de aviación civil, remunerados o no requerirán la correspondiente habilitación administrativa otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, salvo en los casos expresamente exceptuados por este Decreto-Ley.

Participación ciudadana

Artículo 10. El Instituto Nacional de Aviación Civil, antes de producir o modificar los actos normativos que puede dictar de conformidad con este Decreto-Ley, realizará consultas

públicas previas con los sectores interesados. Mediante providencia administrativa se establecerán los mecanismos que permitan asegurar la oportuna información de los interesados y la posibilidad que aporten sugerencias o recomendaciones, en los términos y condiciones que se determinen, procurando el establecimiento de mecanismos abiertos, electrónicos o audiovisuales, a los fines del presente artículo.

El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá dictar de inmediato, cuando la naturaleza urgente del caso así lo amerite, normas técnicas atinentes a la seguridad operacional sin que medie la consulta previa a la que se refiere el presente artículo. En estos casos, el Instituto Nacional de Aviación Civil someterá dicha normativa a una consulta pública posterior, a los fines de pronunciarse sobre su revocatoria, modificación o ratificación.

Se reconoce a las personas naturales o jurídicas, la iniciativa de proponer al Instituto Nacional de Aviación Civil la regulación de nuevos servicios o situaciones atinentes a la aviación civil.

De la Navegación Aérea. Disposiciones Fundamentales.

De la libertad de navegación

Artículo 30. La navegación de aeronaves en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela es libre, salvo las excepciones establecidas en la Constitución y la ley.

La navegación aérea será regulada de manera que posibilite el movimiento seguro, ordenado y eficiente de las aeronaves. A tales efectos, el Instituto Nacional de Aviación Civil establecerá las normas relativas a la navegación aérea y las medidas de seguridad correspondientes.

De la oposición a la libre navegación

Artículo 31. Nadie podrá, en razón de un derecho de propiedad a posesión legítima en la superficie, oponerse o impedir el vuelo de una aeronave efectuado de conformidad con las disposiciones de este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas técnicas que rijan la aviación civil.

Restricciones a la navegación aérea

Artículo 32. Corresponde al Ejecutivo Nacional fijar y publicar las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas para la navegación aérea, las vales aparecerán demarcadas en la cartografía para uso de la navegación aérea.

Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre las ciudades o zonas pobladas.

Prohibición de lanzar objetos

Artículo 33. Queda prohibido a las aeronaves en vuelo, el lanzamiento de objetos y sustancias, de cualquier densidad, peso y volumen, salvo en situaciones de fuerza mayor, de estado de necesidad o cuando se trate de labores de búsqueda, asistencia y

salvamento. Sin embargo, el Instituto Nacional de Aviación Civil podrá autorizar estas operaciones cuando se trate de vuelos de propaganda, de labores sanitarias, agrícolas, de auxilio a personas y poblaciones, o cualquier otra actividad que así lo requiera, todo ello con arreglo a las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Del uso obligatorio de los aeródromos

Artículo 34. Las aeronaves deberán despegar o aterrizar en los aeródromos autorizados por el Instituto Nacional de Aviación Civil, excepto en caso de fuerza mayor, funciones sanitarias, de búsqueda, asistencia y salvamento, cuando se trate de aeronaves en funciones de Estado o en aquellos casos en que el Instituto Nacional de Aviación Civil así lo determine.

Los hidroaviones y aeronaves anfibas mientras descansen o se deslicen sobre el agua o sean remolcados en ésta, quedan sometidos además, a las leyes y reglamentos pertinentes a la navegación acuática.

El régimen de despegue y acuatizaje de dichas aeronaves, será determinado por las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Uso obligatorio de las aerovías y de los aeropuertos internacionales

Artículo 35. Las aeronaves entrarán al territorio de la República o saldrán de él por las zonas, rutas, o aerovías que fije el Instituto Nacional de Aviación Civil, aterrizando y despegando en los aeropuertos Internacionales designados al efecto.

De la obligación de aterrizar

Artículo 36. Toda aeronave en vuelo dentro del espacio aéreo de la República, debe aterrizar o acuatizar cuando la autoridad competente le ordene hacerlo. El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá establecer mediante providencia administrativa las actuaciones necesarias a los fines del cumplimiento de esta obligación, sin perjuicio de las competencias que en materia de Seguridad y Defensa puedan tener otros órganos del Estado.

- LEY DE NAVEGACIÓN AEREA DE PARAGUAY.

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO UNICO

Artículo 1º.- La República del Paraguay tiene soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio, que incluye las aguas jurisdiccionales.

Artículo 2º.- Las relaciones jurídicas derivadas de la aeronavegación se regirán por las disposiciones de la Constitución Nacional, los tratados internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, el presente código y sus reglamentos.

Si alguna cuestión no puede resolverse por aplicación de las normas jurídicas mencionadas, se tendrán en consideración la restante legislación positiva vigente, los

principios jurídicos del derecho aeronáutico, los usos y costumbres de la actividad aérea y los principios generales del derecho.

Artículo 3º.- Las disposiciones de este código se aplicarán a las aeronaves públicas y privadas y a la infraestructura, actividades y servicios inherentes a la aeronavegación.

Se excluye su aplicación a las aeronaves que se utilicen en servicios militares, policiales y aduaneros, aunque regirán también para ellas las normas sobre circulación aérea, responsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento.

TITULO II JURISDICCION Y COMPETENCIA

CAPITULO UNICO

Artículo 4º.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado donde están matriculadas.

Artículo 5º.- Estarán sometidos a la legislación de la República del Paraguay y serán juzgados, según corresponda, por sus tribunales o por la autoridad administrativa:

- a) los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya, sobre territorio paraguayo, sobre alta mar o en el espacio aéreo que no dependa de la soberanía de ningún Estado; y,
- b) los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que se comprometa la seguridad del Estado subyacente, o se causen daños a las personas o bienes en la superficie.

Artículo 6º.- Los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave extranjera, en vuelo sobre territorio paraguayo, se regirán por la legislación del Estado de matrícula, y serán juzgados por sus autoridades respectivas. Sin embargo, se aplicará la legislación paraguaya y sus autores serán juzgados, según corresponda, por los tribunales o la autoridad administrativa nacional, en los siguientes casos:

- a) cuando se afecte la seguridad del Estado o el orden público, o se violen disposiciones de carácter militar o fiscal;
- b) cuando se transgredan leyes o reglamentos de la circulación aérea;
- c) cuando se lesionen los intereses del Estado paraguayo o se causen daños a personas o bienes que se encuentren en territorio paraguayo; y,
- d) cuando se cometa un delito que tenga efecto en territorio paraguayo o que se efectúe en la República el primer aterrizaje posterior al hecho punible.

CAPITULO II.

- LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA ESPAÑOLA.

De la organización administrativa.

Artículo 8. Corresponde al Ministerio del Aire entender en todo lo relativo a la navegación aérea.

Artículo 9. El territorio nacional se divide en demarcaciones aéreas, fijadas por el Ministerio del Aire, quien podrá modificarlas conforme lo aconsejen las necesidades de la navegación aérea.

Las funciones gubernativas, administrativas, de Seguridad y Policía de la circulación aérea de las demarcaciones se determinarán por disposiciones reglamentarias.

Artículo 10. En cada demarcación existirá el número de aeropuertos que se juzgue necesario. Los Jefes de éstos limitarán sus facultades al área total del aeropuerto y a sus respectivas zonas de recalada, o espacio aéreo que se determine.

- LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA DE PERÚ.

Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 8.- De la autoridad competente

8.1 El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es la única Autoridad Aeronáutica Civil.

8.2 La Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de las funciones que le señalan la presente Ley y su reglamentación.

8.3 La Dirección General de Aeronáutica Civil está a cargo de un Director General designado mediante Resolución Suprema, a propuesta del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por un período de 4 (cuatro) años, renovable por idénticos períodos.

8.4 El nombramiento en el cargo de Director General de Aeronáutica Civil concluye por:

- a) Renuncia aceptada,
- b) Vacancia en caso de muerte o incapacidad legal sobreviniente, o
- c) Remoción declarada por Resolución Suprema debidamente motivada.

Artículo 9.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

- a) Aplicar la presente Ley, su reglamentación y demás normas complementarias e instrumentos internacionales vigentes para el Perú;
- b) Proponer los reglamentos a la presente Ley y sus respectivos anexos técnicos;
- c) Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas;
- d) Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado, de conformidad con el artículo 5o, numeral 5.2 de la presente Ley;
- e) Colaborar en la investigación de los accidentes aeronáuticos a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Aeronáuticos;
- f) Otorgar, modificar, suspender o revocar los Certificados de Explotador, las Conformidades de Operación, así como aceptar las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes;
- g) Otorgar, modificar, suspender y revocar los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo;
- h) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones de Estaciones Reparadoras, Talleres de Mantenimiento, Escuelas de Aviación, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento y toda otra autorización en materia de aeronáutica civil;
- i) Construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos;
- j) Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, pudiendo delegar estas actividades a otra entidad del Estado;
- k) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento;
- l) Regular y aprobar, según corresponda, todos los procedimientos, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de tránsito aéreo;
- m) Proponer, en coordinación con las entidades pertinentes, a los representantes peruanos ante los organismos internacionales de aviación civil;
- n) Ejecutar la política aérea nacional, así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial;
- o) Aprobar la política y la estructura interna de la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- p) Celebrar convenios de cooperación y asistencia técnica en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales; y,

q) Ejercer las demás atribuciones que le competan, según lo previsto por la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 10.- De las facultades de control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiéndole, pero no limitándose a:

a) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en los Permisos de Operación o Permisos de Vuelo, en los Certificados de Explotador, en las Conformidades de Operación y en las Especificaciones Técnicas de Operación;

b) Determinar y fiscalizar la capacidad legal, técnica y económico- financiera de los explotadores;

c) Suspender las actividades aeronáuticas civiles cuando considere que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad operacional o cuando no se cuente con los seguros obligatorios y autorizar su reiniciación cuando hayan sido subsanadas las deficiencias;

d) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad;

e) Exigir que el personal aeronáutico cuente con las licencias o habilitaciones técnicas requeridas por las disposiciones sobre la materia;

f) Hacer cumplir los anexos técnicos del Reglamento de la presente Ley, los que son aprobados sobre la base de los Anexos del Convenio de Chicago y las Normas y Métodos Recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional;

g) Aplicar, según sea el caso, programas de inspección rutinarios, complementarios o especiales, y

h) Adoptar todas las medidas o acciones que sean necesarias para que las actividades aeronáuticas sean seguras.

Artículo 11.- De las facultades de supervisión e inspección de la Dirección General de Aeronáutica Civil

11.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

11.2 Los explotadores, así como las entidades públicas y privadas del ámbito aeronáutico, están obligados a permitir y facilitar a la Dirección General de Aeronáutica Civil el cumplimiento de sus funciones, las que se llevan a cabo a través de inspectores debidamente identificados.

11.3 Los explotadores están obligados a entregar toda la información o documentación técnica, legal y económico-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que

les sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a ley.

11.4 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede delegar a personas naturales o jurídicas debidamente calificadas determinadas facultades de supervisión e inspección que son de su competencia, las que se establecen en la reglamentación respectiva. Por Decreto Supremo se establecerán las facultades delegadas, los procedimientos de calificación y las tasas de fiscalización respectivas.

Artículo 12.- De las instancias administrativas

12.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil resuelve en primera instancia:

- a) El otorgamiento, modificación, suspensión y revocación de los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo;
- b) El otorgamiento, modificación, suspensión y revocación de las autorizaciones de estaciones reparadoras, escuelas de aviación, centros de instrucción de controladores de tránsito aéreo, técnicos de mantenimiento y los aeródromos públicos y privados, y
- c) Otras autorizaciones, procedimientos, infracciones y sanciones de carácter administrativo establecidos en la reglamentación de la presente Ley.

12.2 El Viceministro de Transportes constituye la segunda y última instancia administrativa y sus resoluciones agotan la vía administrativa. Es potestativo del Viceministro de Transportes solicitar en estos casos la opinión de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil.

Artículo 13.- De la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil

13.1 La Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil es el órgano consultivo de la Autoridad Aeronáutica Civil, que emite opinión y formula recomendaciones sobre los asuntos vinculados a la Aeronáutica Civil.

Esta Comisión estará integrada por personas de reconocida capacidad y experiencia.

13.2 La reglamentación establece la conformación, mecanismo de nombramiento de los integrantes y forma de trabajo de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil.

LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA DE GUATEMALA.

Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 6. Dirección General de Aeronáutica Civil. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la Dirección, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley y reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de

Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los Intereses nacionales.

ARTICULO 7. Funciones. Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes:

- a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.
- b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.
- c) Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.
- d) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.
- e) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.
- f) Coordinar e Investigar los Incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matrícula guatemalteca.
- g) La Dirección General por medio de su Director podrá delegar en su personal e Inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales para realizar la función de vigilancia; y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.
- h) Intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales Información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.
- i) Estructurar y Administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.
- j) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.
- k) Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por Infracciones.
- l) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.
- m) Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.
- n) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.
- o) Participar como el órgano técnico representativo del Estado, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos Internacionales de aeronáutica

civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios Internacionales en materia de aeronáutica civil.

p) Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.

q) Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.

r) Aceptar donaciones monetarias, de servidos o propiedades en nombre de la Dirección.

s) Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación.

ARTICULO 8.- Fondo Privativo. Los ingresos que, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con las leyes ordinarias, acuerdos gubernativos y convenios, obtenga la Dirección, constituirán Ingresos específicos que deberán depositarse en un fondo privativo abierto "a favor de la misma, por el Ministerio' de Finanzas Públicas, de conformidad con lo que establece la Ley Orgánica del Presupuesto.

Los Ingresos del fondo privativo provendrán de:

a) Asignaciones presupuestarias que el Gobierno haga a su favor.

b) Arrendamiento de bienes muebles e Inmuebles.

c) Multas por Infracciones.

j) Intereses que generen sus recursos financieros.

e) Donaciones de otras entidades o personas.

f) Cobro de cargos y tasas por los servicios prestados por la Dirección, de acuerdo a lo estipulado en esta Ley.

g) Las autorizaciones y permisos que otorgue la Dirección a personas individuales o jurídicas, en la prestación de servicios a terceros, así como los traspasos y anotaciones que se realicen en el Registro Aeronáutico.

Los recursos del fondo privativo serán destinados a financiar:

a) Gastos de operación y funcionamiento de la Dirección, así como para la capacitación de su recurso humano.

b) Gastos de mantenimiento de las Instalaciones a cargo de la Dirección.

c) Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura de aeronáutica civil.

ARTICULO 9. Presupuesto. El presupuesto de la Dirección se financiará con los recursos provenientes de su fondo privativo, ingresos corrientes y específicos. En materia de presupuesto la Dirección deberá cumplir con lo que establecen la Constitución Política de la República y las demás leyes aplicables.

ARTICULO 10. Fiscalización.

La fiscalización de las operaciones financiero-contables de la Dirección estará a cargo de la Contraloría General de Cuentas de la Nación, sin perjuicio de que la Dirección pueda establecer sus propios mecanismos de control interno.

ARTICULO 11. Régimen Laboral. La Dirección estará dotada y deberá contratar el personal necesario para cumplir sus funciones. Las relaciones laborales de la Dirección se regirán por las leyes aplicables en la materia, quedando facultada para mejorar o superar las prestaciones contempladas en las mismas a favor de los trabajadores.

ARTICULO 12. Recursos. Contra las resoluciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se podrán Interponer los recursos administrativos y Judiciales previstos en la ley.

CAPITULO III

DIRECTOR GENERAL Y SUBDIRECTORES

ARTICULO 13. Director General. El Director General de Aeronáutica Civil es la máxima autoridad de la Dirección y ejercerá sus funciones con estricto apego a lo que establece esta ley y demás disposiciones de observancia general.

ARTICULO 14. Nombramiento. El Director General de Aeronáutica Civil será nombrado por el Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y concluirá su gestión administrativa por:

- a) Renuncia debidamente a aceptada,
- b) Impedimento o incapacidad legal, y
- c) Remoción o fallecimiento.

ARTICULO 15. Requisitos e A impedimentos. Para ocupar el cargo rE de Director General de Aeronáutica Civil se requiere ser guatemalteco de origen, persona de reconocida capacidad administrativa, honorabilidad, experiencia aeronáutica, profesional universitario y/o piloto aviador, mayor de treinta años de edad, así como estar solvente de obligaciones económicas con el Estado y de responsabilidades civiles y penales.

ARTICULO 16. Ausencia del Director. En caso de la ausencia temporal del Director General de Aeronáutica Civil, asumirá el cargo, con las responsabilidades propias del Director, el Subdirector que determine la Dirección, de conformidad con sus disposiciones internas.

ARTICULO 17. Para el desarrollo de las actividades administrativas y técnico-operativas, la Dirección contará con dos subdirectores, uno en cada área.

ARTICULO 18. Los Subdirectores serán nombrado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a propuesta del Director de Aeronáutica Civil, y tendrá las funciones que establezcan sus disposiciones internas, debiendo el subdirector técnico-operativo, poseer licencia de transporte aéreo y el subdirector administrativo, profesional universitario, con experiencia administrativa y aeronáutica.

Junta Consultiva y Aviación Civil.

ARTICULO 19. Junta Consultiva de Aviación Civil. La Junta Consultiva de Aviación Civil, es un órgano consultivo de la Dirección, emite opinión y formula recomendaciones sobre asuntos sometidos a su consideración.

ARTICULO 20. La reglamentación establecerá su integración, nombramiento y funciones-

- **LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA DE VENEZUELA.**

De la Administración Pública de la Aviación Civil

Del Ministerio de Infraestructura

Competencia en materia de políticas, construcción de aeródromos e Investigación de accidentes

Artículo 15. El Ministerio de Infraestructura es el órgano rector del Estado en materia de Aviación Civil, y a tales efectos le corresponde:

Establecer las políticas y lineamientos generales que han de aplicarse en el sector aeronáutico, en concordancia con los planes nacionales de desarrollo que establezca el Ejecutivo Nacional.

La investigación de todos los elementos relacionados con Incidentes o accidentes en que estén involucradas aeronaves civiles, a los fines de la determinación de sus causas y del establecimiento de los correctivos que han de desarrollarse en función de prevención, de conformidad con lo que establece este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas técnicas aplicables.

La construcción de aeródromos públicos, sin perjuicio de los convenios que en materia de construcción pueda establecer con las Gobernaciones de Estado, a los efectos de la participación de éstas en el desarrollo del sector.

La conservación y mantenimiento de las pistas, calles de rodajes y demás lugares destinados al estacionamiento de aeronaves, de los aeródromos públicos de uso público.

Las demás que le sean expresamente atribuidas en el presente Decreto-Ley.

Del Instituto Nacional de Aviación Civil

Aspectos Generales

Creación del Instituto Nacional de Aviación Civil

Artículo 16. Se crea el Instituto Nacional de Aviación Civil, el cual es un instituto autónomo adscrito al Ministerio de Infraestructura, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa de conformidad

con este Decreto-Ley, demás disposiciones legales que le sean aplicables y las directrices que al efecto dicte el Ministerio de Infraestructura.

El Instituto gozará de las prerrogativas que a la Hacienda Pública Nacional acuerda el Título Preliminar de la Ley Orgánica de la Hacienda Pública Nacional, y estará exento de todos los impuestos, tasas y contribuciones de carácter general y del pago de costos y costas procesales.

Domicilio

Artículo 17. El Instituto Nacional de Aviación Civil tendrá su sede en la ciudad de Caracas, sin perjuicio de que el Instituto señale otra ubicación. El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá establecer oficinas en cualquier otra parte del país.

Competencias

Artículo 18. Es competencia del Instituto Nacional de Aviación Civil:

Velar por el cumplimiento de los Tratados Internacionales suscritos y ratificados por Venezuela en materia aeronáutica, por las disposiciones de este Decreto-Ley, de sus normas de desarrollo y de las demás cuya vigilancia le compete.

Proponer al Ministerio de Infraestructura la política aérea nacional, y ejecutarla, así como suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Proponer la normativa que reglamente el presente Decreto-Ley, sin perjuicio de la potestad reglamentaria del Presidente de la República de conformidad con lo establecido en la Constitución de la República.

Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado.

Dictar las normas técnicas sobre seguridad y operación de los servicios de navegación aérea, transporte aéreo y aeródromos; así como cualesquiera otras normas necesarias para el cumplimiento de sus funciones, de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley, sus reglamentos, y en los estándares internacionales.

Dictar las normas de seguridad relativas a los objetos que, sin ser aeronaves de conformidad con lo establecido en esta Decreto-Ley, se desplacen o sostengan temporalmente en el aire, tales como Globos, Paracaídas, Parapentes, Alas Delta, ultralivianos o cualquier otro análogo utilizado en actividades de vuelo libre.

Colaborar en la Investigación de los accidentes e incidentes aeronáuticos.

Adquirir, establecer, administrar, operar y conservar los servicios públicos de control y apoyo a la navegación aérea.

Coordinar, con los organismos nacionales o internacionales, los aspectos técnicos en materia de aviación civil, de conformidad con las directrices impartidas por el Ministro de Infraestructura.

Ofrecer adecuada y oportuna protección a los usuarios y operadores, cuando ello sea necesario de conformidad con este Decreto-Ley.

Proponer los Planes de Desarrollo de la Aviación Civil, de conformidad con las directrices establecidas por el Ministerio de Infraestructura.

Otorgar, modificar, suspender o revocar las habilitaciones administrativas o concesiones en los supuestos y condiciones establecidos en este Decreto-Ley.

Certificar a las empresas de transporte aéreo, a los aeródromos así como a los equipos destinados a la aviación civil, de conformidad con lo previsto en este Decreto-Ley.

Dictar las condiciones generales para la prestación del servicio público de transporte aéreo, por parte de las empresas nacionales.

Abrir, sustanciar y decidir los procedimientos administrativos relativos a presuntas infracciones a este Decreto-Ley, a sus reglamentos y normas de desarrollo.

Aplicar las sanciones administrativas previstas en este Decreto-Ley e Imponer los correctivos a que haya lugar.

Velar porque se Implementen y cumplan las recomendaciones técnicas y de seguridad que se deriven de las investigaciones que se realicen en materia de accidentes e incidentes aéreos.

Realizar todos aquellos actos, contratos y operaciones financieras que sean necesarios para el desarrollo de su actividad, incluyendo el administrar y disponer de los recursos y equipos que se le asignen u obtengan de conformidad con las normas legales y reglamentarias pertinentes.

Dictar medidas preventivas, de oficio a instancia de particulares, en el curso de los procedimientos administrativos que se sigan ante ella, cuando así lo requiera el caso concreto.

Llevar el registro y registrar los actos y documentos exigidos en este Decreto-Ley.

Fiscalizar, determinar, liquidar, recaudar y percibir las tasas que le correspondan, de conformidad con la ley.

Requerir de los usuarios, de contratantes de servicios y de prestadores de servicios las Informaciones que considere convenientes, relacionadas con materias relativas al ámbito de sus funciones.

Procesar, clasificar, resguardar y custodiar los archivos del Instituto.

Vigilar, evaluar y divulgar el comportamiento de las variables del mercado del transporte aéreo y de las estadísticas correspondientes.

Velar por el fomento y la protección de la competencia leal en el sector, en los términos establecidos en este Decreto-Ley, sin perjuicio de las competencias del órgano competente en materia de Promoción y Protección de la Libre Competencia.

Declarar la pérdida o abandono de aeronaves, de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley.

Actuar como árbitro o mediador en la solución de conflictos que se susciten entre los prestadores de servicios, cuando ello sea solicitado por las partes involucradas o ello se derive de la aplicación de este Decreto-Ley.

Ejercer acciones judiciales de cualquier índole para la salvaguarda y protección de sus derechos o intereses, así como los que correspondan a la República en materia de aviación civil o de los recursos económicos relacionados con ellos, actuando por delegación de la Procuraduría General de la República.

Presentar el informe anual sobre la gestión al Ministerio de Infraestructura.

Dictar el Reglamento Interno, así como las normas y procedimientos para el funcionamiento del Instituto.

Dictar el Plan de Cuentas para empresas de transporte aéreo.

Elaborar el Plan Nacional de Seguridad para el Sector Aéreo y velar por el cumplimiento del mismo, así como las directivas de seguridad aeroportuaria que complementen dicho Programa de conformidad con las directrices establecidas por el Ministerio de Infraestructura en coordinación con el Ministerio de Planificación y Desarrollo.

Velar porque las zonas prohibidas o restringidas al vuelo de aeronaves estén debidamente demarcadas en la cartografía de uso común para la navegación aérea.

Publicar semestralmente las estadísticas de retrasos injustificados en la salida de vuelos de las empresas de transporte aéreo de pasajeros.

Administrar y disponer de los recursos y equipos que le asignen u obtenga de conformidad con las normas legales y reglamentarlas aplicables.

Resolver las materias que tiene atribuidas por Ley.

Las atribuciones que le asigne este Decreto-Ley y las demás normas legales en cuanto le sean aplicables.

Patrimonio

Artículo 19. El patrimonio del Instituto Nacional de Aviación Civil estará constituido por: Los ingresos provenientes de las tasas que le correspondan de conformidad con la ley. Los recursos que le sean asignados en la ley de presupuesto de cada ejercicio fiscal y los aportes extraordinarios que le acuerde el Ejecutivo Nacional.

Los demás bienes, derechos y obligaciones que obtenga por cualquier título.

Sección Segunda

Del Consejo Directivo y su Presidente

Autoridad Aeronáutica

Artículo 20. El Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil es la autoridad aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela. Tendrá a su cargo la regulación, planificación, promoción, desarrollo, protección y vigilancia de la aviación civil en todo los espacios geográficos, de conformidad con este Decreto-Ley y las directrices que al respecto dicte el Ministerio de Infraestructura.

Consejo Directivo

Artículo 21. El Consejo Directivo estará Integrado por el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil quien lo presidirá y cuatro Directores, quienes serán de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República, cada uno de los cuales tendrá un suplente designado en la misma forma, quien llenará las faltas temporales. Las ausencias temporales del Presidente, serán suplidas por el miembro del Consejo Directivo del Instituto que éste designe.

La condición de miembro del Consejo Directivo no otorga el carácter de funcionario del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Funcionamiento del Consejo Directivo

Artículo 22. El régimen de las sesiones del Consejo Directivo lo determinará el Reglamento Interno del Instituto Nacional de Aviación Civil. El Presidente o quien haga sus veces y dos Directores formarán quórum. La decisión se tomará por mayoría de los directores presentes. En caso de no lograrse mayoría el Presidente tendrá voto de calidad.

Facultades del Consejo Directivo

Artículo 23. Corresponde al Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aviación Civil:

Someter a la consideración del Ministro de Infraestructura, los Planes Nacionales del sector aeronáutico para su aprobación.

Aprobar el presupuesto, el plan operativo anual y el balance general del Instituto.

Dictar el Reglamento Interno del Instituto.

Aprobar las condiciones generales de los contratos de servicios de transporte aéreo, propuestas por el Presidente del Instituto.

Dictar el Plan de Cuentas para operadores de Transporte Aéreo, que someta para la consideración el Presidente del Instituto.

Someter a la autorización del Ministro de Infraestructura las propuestas sobre las modificaciones presupuestarias presentadas por el Presidente, que tengan por objeto Incrementar los créditos presupuestarlos del organismo, cuando exista un aumento superior al diez por ciento (10%) de los recursos inicialmente presupuestados, sin perjuicio de las demás disposiciones legales aplicables.

Otorgar las concesiones de servicio público de transporte aéreo regular de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Imponer la sanción de revocatoria de las habilitaciones administrativas y de las concesiones, de conformidad con este Decreto-Ley.

Aprobar las Normas Técnicas sobre aviación civil propuestas por el Presidente del Instituto.

Dictar el régimen de Personal que le correspondan de conformidad con la ley que rija la materia.

Los miembros del Consejo Directivo serán solidariamente responsables civil, penal y administrativamente, de las decisiones adoptadas en las reuniones del directorio, de conformidad con las leyes que rijan la materia.

Requisitos para ser miembro del Consejo Directivo

Artículo 24. Los miembros del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aviación Civil, y sus suplentes, deberán reunir las siguientes condiciones:

Ser venezolano.

Mayor de edad.

No estar sometido a Interdicción civil ni a inhabilitación política.

Tener probada experiencia e idoneidad técnica y profesional en el sector aeronáutico.

El Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil deberá tener la condición de funcionario a dedicación exclusiva, con las excepciones que establece la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

Atribuciones del Presidente

Artículo 25. Corresponde al Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil:

Ejercer la máxima autoridad administrativa del Instituto.

Representar a la República Bolivariana de Venezuela ante los organismos Internacionales de aviación civil, previa autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores, quien podrá designar a otro funcionario del Instituto con capacidad técnica, operacional o administrativa, para ejercer esa representación.

Dictar los actos generales y particulares del Instituto, no atribuidos en forma expresa a otra autoridad.

Ordenar a los inspectores aeronáuticos, cuando lo estime conveniente, la realización de inspecciones o fiscalizaciones, de cualquiera actividad de aeronáutica civil, sin perjuicio de la competencia directa que en esta materia tienen dichos funcionarios.

Ordenar la apertura y sustanciación de procedimientos administrativos sancionatorios previstos en este Decreto-Ley y sus reglamentos.

Aprobar las fianzas relativas al cumplimiento de las obligaciones derivadas de habilitaciones administrativas o concesiones, según el caso, emitidas por instituciones financieras o de seguros, de acuerdo con la legislación que rige la materia.

Celebrar contratos de obra, de adquisición de bienes o suministro de servicios, de conformidad con las normas pertinentes sobre selección de contratistas.

Tomar todas las decisiones relativas al personal del Instituto, de conformidad con el régimen jurídico que le sea aplicable.

Presentar el Proyecto de Presupuesto del Instituto a ser aprobado por el Consejo Directivo, de conformidad con las normas que rigen la materia.

Expedir certificación de documentos que cursen en los archivos del Instituto, cuando ello sea procedente de conformidad con las normas generales sobre la materia.

Declarar el carácter confidencial de los documentos asentados en el Archivo Nacional Aeronáutico.

Otorgar, previa aprobación del Consejo Directivo, poderes con la finalidad de representar judicial o extrajudicialmente al Instituto.

Delegar determinadas atribuciones o la firma de ciertos documentos, en funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con lo que prevea el reglamento interno.

Ejercer las competencias del Instituto Nacional de Aviación Civil que no estén expresamente atribuidas a otra autoridad.

Las demás que le atribuyan las leyes.

Sección Tercera

Disposiciones Comunes a las secciones precedentes

Incompatibilidades

Artículo 26. No podrán ser designados miembros del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aviación Civil:

Las personas que tengan con el Presidente de la República, el Ministro de Infraestructura o con algún miembro del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aviación Civil, parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, sean cónyuges o mantengan uniones estables de hecho con ellos.

Quiénes en beneficio propio o de un tercero, directa o indirectamente, hayan celebrado contratos de obras o de suministro de bienes con el Instituto Nacional de Aviación Civil en el año inmediatamente anterior a su designación, o no los hayan finiquitado en ese lapso. Quienes tengan conflicto de intereses con el cargo a desempeñar.

Quienes tengan participación accionaria en empresas del sector aeronáutico o empresas que tengan contratos con el Instituto Nacional de Aviación Civil, a menos que hayan perdido su carga accionaria en los dos (2) años inmediatamente anteriores.

Los miembros de las direcciones de los partidos políticos o grupos de electores.

Las personas que hayan sido declaradas en estado de quiebra, culpable o fraudulenta, y los condenados por delitos contra la fe pública o contra el patrimonio público por sentencia definitivamente firme.

Prohibición de contratar con el Instituto

Artículo 27. Los miembros del Consejo Directivo o sus suplentes no podrán, a título personal, contratar o negociar con terceros, ni por sí ni por interpuesta persona, ni en representación de otro, en aquellas áreas que sean objeto de regulación por el Instituto.

Queda a salvo las contrataciones que pudieran hacer en su condición de usuarios de servicios de transporte aéreo.

Régimen de personal

Artículo 28. El Instituto Nacional de Aviación Civil contará con los empleados y obreros que se estime necesario para el cabal cumplimiento de sus funciones.

Los empleados del Instituto Nacional de Aviación Civil tendrán el carácter de funcionarios públicos, con los derechos y obligaciones atribuidos a los mismos, incluyendo los relativos a su seguridad social.

Los obreros al servicio del Instituto Nacional de Aviación Civil se regirán por la Ley Orgánica del Trabajo.

Coordinación con los demás entes reguladores

Artículo 29. En los casos en que el Instituto Nacional de Aviación Civil tenga conocimiento de algún hecho que pudiera ser violatorio de disposiciones de la Ley que regule lo relativo a la libre competencia o sus Reglamentos, lo informará al ente encargado de promover y proteger la libre competencia aportándole todos los elementos que coadyuven al conocimiento de la situación, a los fines de que ésta ejerza las funciones que le competen. Asimismo, cuando un hecho pueda ser violatorio de las disposiciones legales en materia de defensa, educación y protección de los

consumidores, el Instituto Nacional de Aviación Civil lo informará al organismo público nacional encargado de la protección a los usuarios, para que éste actúe en el ámbito de sus competencias.

Igualmente, el Instituto Nacional de Aviación Civil podrá someter al ente de promoción y protección de la libre competencia las consultas que considere conveniente. Los pronunciamientos de dicho órgano, derivados de las consultas a las que se refiere el presente artículo o en los rasos en que los mismos sean necesarios a los efectos de este Decreto-Ley, deberán producirse en un lapso no mayor de treinta días. En tal sentido, el Instituto Nacional de Aviación Civil y el referido ente podrán celebrar convenios para establecer los términos, condiciones y mecanismos de colaboración entre ambos organismos, para el cumplimiento de los fines de este Decreto-Ley.

LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA DE PARAGUAY.

DEL CONTRALOR DE LA NAVEGACION Y SERVICIOS AEREOS

CAPITULO UNICO

Artículo 334.- La Autoridad Aeronáutica Civil, a través de sus órganos de contralor y fiscalización, velará por el cumplimiento de las normas del presente código, convenios internacionales, anexos técnicos al Convenio de Chicago, regulaciones o normas vinculadas a la aeronáutica civil y dictadas por la Autoridad Aeronáutica Civil y de los principios aeronáuticos para el desenvolvimiento armónico, racional, eficaz, económico y seguro de la explotación de los servicios aéreos. Tendrá la obligación de observar y hacer cumplir las normas que afecten a la aeronáutica civil, de conformidad a las facultades que le son conferidas por este código y demás normas complementarias.

Artículo 335.- Para la explotación de servicios de transporte aéreo internacional, regirán los tratados internacionales multilaterales y bilaterales aprobados y ratificados por el Paraguay, y las concesiones especiales que otorgue la autoridad nacional correspondiente, sobre la base de su política aérea internacional, y las disposiciones de este código.

Artículo 336.- La Autoridad Aeronáutica Civil regulará y reglamentará sobre las concesiones de explotación de los servicios aéreos regulares y no regulares dentro del país, atendiendo los principios sustentados en los dos artículos precedentes, así como todo lo concerniente a la aplicación del presente código.

Artículo 337.- La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás instalaciones aeronáuticas en el territorio paraguayo, que no sean militares, será ejercida por la Autoridad Aeronáutica Civil, salvo norma legal que disponga lo contrario por excepción.

Artículo 338.- La defensa del espacio aéreo estará a cargo de la Fuerza Aérea y ésta brindará a la Autoridad Aeronáutica Civil toda asistencia a los efectos de aplicar las normas sobre circulación, identificación de aeronaves en vuelo sobre el territorio nacional y la aplicación de las medidas de seguridad debidamente establecidas. Para la defensa más efectiva del espacio aéreo, se coordinará un sistema de vigilancia integrada, entre la Fuerza Aérea y la Autoridad Aeronáutica Civil.

DIRECCION Y RESPONSABILIDAD DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL

CAPITULO UNICO

Artículo 339.- La persona que fuese legalmente designada para dirigir la Autoridad Aeronáutica Civil como Director, Presidente de Consejo de Administración u otra denominación dada por la ley, será el representante legal del organismo de aplicación de la misma, con las responsabilidades previstas en las leyes.

Artículo 340.- La Autoridad Aeronáutica Civil deberá contar en todo momento con un programa de vigilancia y tener un plan de acción para el ejercicio eficaz de sus atribuciones legales.

CAPITULO III.

- LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA ESPAÑOLA.

DE LAS AERONAVES. DE SU DEFINICIÓN, CLASIFICACION Y NACIONALIDAD.

Artículo 11. Se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.

Artículo 12. La adquisición, modificación o extinción de los derechos sobre una aeronave deberá constar necesariamente en documento público o privado.

Artículo 13. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y privadas.

Artículo 14. Se considerarán aeronaves de Estado:

1. Las aeronaves militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar.
2. Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

Artículo 15. Se reputarán aeronaves privadas las demás no comprendidas en el artículo anterior. Reglamentariamente se establecerán las categorías de esta clase de aeronaves en razón de su empleo o destino.

Artículo 16. La inscripción de la aeronave en el Registro de matrícula determina su nacionalidad.

Ninguna aeronave española puede ser válidamente matriculada en Estado extranjero sin la previa autorización del Ministerio del Aire. Igual autorización será necesaria para su enajenación a extranjeros.

Artículo 17. Las aeronaves extranjeras tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Artículo 18. Sólo podrán inscribirse en el Registro de matrícula de aeronaves del Estado español:

1. Las pertenecientes a personas individuales o jurídicas que disfruten de la nacionalidad española.
2. A instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes posean esa misma nacionalidad.

Artículo 19. La aeronave matriculada en España dejará de ser española si legalmente se enajenara a persona que no disfrute de esta nacionalidad, o fuera matriculada válidamente en país extranjero.

- **LEY AERONAÚTICA DE PERÚ.**

AERONAVES, CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN

Artículo 37.- De la definición

37.1 Se consideran aeronaves a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas. Quedan excluidos de esta definición los aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.

37.2 La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble.

37.3 Los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

Artículo 38.- De la clasificación de aeronaves

38.1 Las aeronaves son de Estado o civiles.

38.2 Son aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de policía y aduana.

38.3 Las demás aeronaves son civiles, aunque sean de propiedad del Estado.

Las aeronaves de Estado que realicen actividades aeronáuticas civiles conforme a la autorización otorgada se encuentran sujetas a la presente Ley.

NACIONALIDAD, INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA

Artículo 39.- De las aeronaves con nacionalidad peruana

39.1 Tienen nacionalidad peruana las aeronaves civiles legalmente inscritas en el Registro Público de Aeronaves. Para la inscripción de una aeronave debe previamente cancelarse la matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

39.2 Toda aeronave de nacionalidad peruana para ser inscrita en el Registro Público de Aeronaves de un Estado extranjero debe cancelar previamente su matrícula peruana, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

Artículo 40.- De la nacionalidad y matrícula peruana

40.1 A toda aeronave inscrita en el Registro Público de Aeronaves se le asignarán marcas distintivas de nacionalidad y matrícula, las cuales deben fijarse en el exterior de la aeronave para su identificación.

40.2 La matrícula que identifica a las aeronaves civiles nacionales está conformada únicamente por las letras asignadas internacionalmente al Estado Peruano, seguido de la correspondiente numeración de matrícula.

Artículo 41.- De la matrícula definitiva

Corresponde la matrícula peruana definitiva a las aeronaves cuando se inscriba el respectivo título traslativo de propiedad en el Registro Público de Aeronaves, sin ningún tipo de reserva o condición.

Artículo 42.- De la matrícula provisional

Pueden obtener la matrícula peruana provisional:

a) Las aeronaves adquiridas mediante contrato de compra-venta con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual. La inscripción de estos contratos genera una hipoteca legal a favor del vendedor; y

b) Las aeronaves que sean objeto de contratos de arrendamiento.

PROPIEDAD DE AERONAVES

Artículo 47.- De la propiedad de aeronaves peruanas

47.1 Para ser propietario de una aeronave peruana se requiere:

a) Si se trata de una persona natural, tener nacionalidad peruana o, en el caso de extranjeros, tener domicilio permanente en el Perú, conforme a la legislación sobre la materia; o,

b) Si se trata de una persona jurídica, estar constituida conforme a las leyes peruanas y tener su domicilio legal en el Perú.

47.2 Las personas naturales extranjeras o jurídicas no constituidas en el país, que tengan domicilio dentro del territorio de la República, solamente podrán inscribir y matricular aeronaves cuando se destinen a actividades de Aviación General.

Artículo 48.- De los efectos frente a terceros

La transferencia de propiedad de las aeronaves, así como los actos jurídicos a que se refieren los literales b), c), d) y f) del artículo 44o de la presente Ley, no producen efectos contra terceros si no están inscritos en el Registro Público de Aeronaves.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

CONCEPTO Y CLASIFICACION

ARTICULO 39. Definición. Se considera Aeronave toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas.

La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien Inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

ARTICULO 40. Clasificación. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles

a) Aeronaves de Estado. Las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.

b) Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Estas se clasificarán de acuerdo a su uso en:

Aeronaves Comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad.

CAPITULO II MATRICULA, CONDICIONES TECNICAS DE LA AERONAVE

ARTICULO 41. Se considera de nacionalidad guatemalteca toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave.

No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o más matrículas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca, previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afectada.

Cualquier empresa guatemalteca podrá adquirir en arrendamiento para uso dentro y fuera del país, aeronaves propiedad de empresas extranjeras e inscribirlas en el Registro Aeronáutico por el plazo que dure el arrendamiento, adquiriendo matrícula guatemalteca provisional, sin más trámite que el cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y sin tener que cancelar los impuestos de importación.

ARTICULO 42. Certificado de Aeronavegabilidad. El certificado de Aeronavegabilidad es el documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido

con las normas, reguladores y el control técnico prescritos por la Dirección. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, la Dirección les exigirá también el certificado de Aeronavegabilidad, extendido por la autoridad competente del país de su nacionalidad, para permitirles volar en el espacio aéreo guatemalteco.

La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y reguladores.

Cuando una aeronave se haya accidentado o se haya reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo certificado de Aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso.

El certificado de Aeronavegabilidad es válido por un (1) año, a menos que sea suspendido o cancelado, pero puede ser prorrogado sucesivamente por períodos iguales, previa inspección de la aeronave, efectuada por el personal técnico de la Dirección. La Dirección para el efecto deberá prorrogar el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección y se cumpla con las condiciones de Aeronavegabilidad.

Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad .

- LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.

DEL REGIMEN DE LAS AERONAVES

DISPOSICIONES FUNDAMENTALES

Definición de aeronaves

Artículo 56. Se considerarán aeronaves a los efectos de este Decreto-Ley, todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse y transitar en el aire, destinados al transporte de personas o cosas, a exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción deporte o a otros fines comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos, así como los destinados al uso particular de sus propietarios.

Clasificación de aeronaves

Artículo 57. Las aeronaves venezolanas se clasifican en aeronaves de Estado y en aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de uso militar, de policía o de aduana, y quedarán sujetas a las disposiciones del presente Decreto-Ley cuando realicen actividades aeronáuticas civiles.

Las demás aeronaves son civiles, aunque sean propiedad de entes públicos.

Documentos de Abordo

Artículo 58. Toda aeronave civil que efectúe vuelos en el espacio aéreo venezolano debe llevar a bordo los siguientes documentos y certificados, originales y vigentes:

Certificado de matrícula.

Certificado de aeronavegabilidad.

Las licencias y los certificados correspondientes a la tripulación.

Libros de abordo.

Certificación emitida por el Instituto Nacional de Aviación Civil de las Pólizas de Seguro vigentes.

Una lista de los nombres y lugares de embarques y puntos de desuno de los pasajeros, en caso de transportarlos.

Un manifiesto y declaración de la carga, de ser el caso.

Cualquier otro documento que exija el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Certificado de aeronavegabilidad

Artículo 59. El certificado de aeronavegabilidad es el documento que acredita que la aeronave reúne condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias. El régimen de vigencia de los certificados de aeronavegabilidad la determinará el Instituto Nacional de Aviación Civil mediante providencia administrativa.

Se presume, salvo prueba en contrario, que una aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias.

Los certificados extranjeros de aeronavegabilidad de aeronaves en tránsito serán válidos en el país, siempre y cuando los países de que se trate concedan trato recíproco a Venezuela y hayan sido expedidos por las autoridades competentes de los mismos.

De las aeronaves, motores y sus accesorios en construcción

Artículo 60. Las aeronaves, motores y accesorios que se construyan en el país, no podrán ser puestos en servicio sin la certificación del Instituto Nacional de Aviación Civil, y sin haber sido Inscritos en el Registra Aéreo Nacional.

DE LA NACIONALIDAD, INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA

Principio general

Artículo 61. Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matriculadas y no podrán poseer más de una matrícula.

Efectos de la inscripción

Artículo 62. La Inscripción de una aeronave en el Registro Aéreo Nacional, le confiere nacionalidad venezolana.

Las aeronaves matriculadas en otro Estado, podrán adquirir matrícula venezolana, previa cancelación de la matrícula anterior.

Marcas de nacionalidad y matrícula

Artículo 63. Toda aeronave civil debe ostentar en el exterior de la misma, los correspondientes distintivos de nacionalidad y de matrícula, sin perjuicio de los requerimientos adicionales que al efecto establezcan las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Las aeronaves civiles venezolanas tendrán como marcas de nacionalidad las letras YV. La marca de matrícula estará constituida por un grupo de números o letras, agregadas a la marca de nacionalidad, los cuales serán asignados por el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con las normas técnicas que dicte.

Matrícula especial y validación

Artículo 64. En caso de importación de aeronaves, las mismas deberán Inscribirse a los efectos de su matriculación en el Registro Aéreo Nacional, en cuyo caso podrán operar en el espacio aéreo venezolano con una matrícula especial expedida dentro del lapso que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Cuando se trate de contratos de utilización de aeronaves extranjeras por empresas venezolanas, las mismas deberán obtener la conformación del Instituto Nacional de Aviación Civil, a objeto de proceder a su registro y validación como tales. En este caso, la solicitud de inscripción deberá estar acompañada de la autorización expresa del propietario o poseedor legítimo de la aeronave.

Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, el Instituto Nacional de Aviación Civil podrá autorizar sólo a las líneas aéreas nacionales para que presten servicios de transporte aéreo doméstico e internacional con aeronaves de matrícula extranjera, en los casos y condiciones que establezca al efecto.

Causas de cancelación de matrícula

Artículo 65. La matrícula venezolana se extinguirá por:

La declaratoria que en tal sentido haga el Instituto Nacional de Aviación Civil, en razón de solicitud formal que realice el propietario o poseedor legítimo de la aeronave, siempre que exista expresa autorización del acreedor, si sobre ella pesare gravamen debidamente inscrito en el Registro Aéreo Nacional.

La declaración de pérdida o abandono de la aeronave, de conformidad con lo previsto en este Decreto-Ley.

La declaración de que la aeronave está matriculada en otro Estado.

La revocatoria de la misma en los casos previstos en este Decreto-Ley.

Las demás causas que señalen los reglamentos respectivos.

Por decisión judicial.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

CLASES, REGISTRO Y NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

AERONAVES

Artículo 8°.- A los efectos de la aplicación de las disposiciones de este código, se considerará aeronave a toda construcción, máquina o aparato capaz de transportar personas o cosas, que pueda sustentarse y desplazarse en el espacio aéreo sin conexión material con la superficie terrestre.

Artículo 9°.- Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas.

Son aeronaves públicas las destinadas al uso oficial del poder público, como las militares, de aduana y de policía. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

NACIONALIDAD Y MATRICULA

Artículo 15.- Tienen nacionalidad paraguaya las aeronaves inscriptas y matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, quedando sometidas a la jurisdicción de la República.

Artículo 16.- La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional produce la cancelación automática de toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

Artículo 17.- La matrícula paraguaya de una aeronave se cancelará:

- a) cuando la aeronave fuese matriculada en otro país;
- b) a solicitud del propietario;
- c) cuando el propietario o la aeronave deje de reunir las condiciones exigidas en este código;
- d) cuando sea exportada definitivamente;
- e) cuando la Autoridad Aeronáutica Civil la declare perdida, inutilizada o abandonada; y,
- f) en cumplimiento de mandato judicial.

Artículo 18.- Las aeronaves paraguayas deberán llevar las marcas de nacionalidad y matrícula en parte visible exterior.

Artículo 19.- Inscripta la aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado que la identifique, con las referencias acerca de su propietario. La Autoridad Aeronáutica Civil, a solicitud del propietario o explotador, podrá otorgar una matrícula temporal o provisoria para el transporte e internación de aeronaves adquiridas en el exterior, por un plazo no mayor de sesenta días improrrogables.

Artículo 20.- Podrá concederse la matrícula paraguaya a las aeronaves:

- a) de propiedad de personas físicas de nacionalidad paraguaya o extranjera, con domicilio en el territorio nacional; y,
- b) de propiedad de personas jurídicas constituidas en el país y con domicilio principal en el Paraguay, o las arrendadas por una empresa paraguaya, o por personas físicas de nacionalidad paraguaya o extranjera, con domicilio en el territorio nacional, conforme a la legislación pertinente. Las personas jurídicas extranjeras que se domicilien en territorio nacional conforme a las leyes civiles, podrán ser propietarias o arrendatarias de aeronaves con matrícula paraguaya.

Artículo 21.- Las aeronaves son bienes muebles registrables con las excepciones previstas en este código.

Artículo 22.- La adquisición y transferencia de dominio de las aeronaves deberán formalizarse por escritura pública e inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional. El adquirente queda obligado a la inscripción del título de transferencia en el Registro Aeronáutico Nacional, caso contrario será personalmente responsable de los daños y perjuicios que pueda irrogar el uso de la aeronave.

Artículo 23.- Todo título relativo a la adquisición de aeronaves en el extranjero, previo a su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional, deberá traducirse, legalizarse y protocolizarse en el Paraguay.

Artículo 24.- Las escrituras públicas de transferencia de dominio de aeronaves o de constitución de hipoteca sobre ellas deberán especificar los números y signos distintivos de las mismas, la marca y número de fabricación, la constructora y su nacionalidad, la fecha de la construcción y las demás características que precisen su identificación.

No se otorgarán dichas escrituras sin que se agregue al protocolo una certificación expedida por el registro nacional de aeronaves en la que consten las condiciones de dominio y gravámenes de las aeronaves o la ausencia de interdicciones que pesen sobre los otorgantes.

Artículo 25.- Para las transferencias de dominio en caso de herencia o venta judicial, el certificado de adjudicación expedido por la autoridad judicial competente será suficiente a los efectos de su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 26.- En caso de locación de aeronaves extranjeras por un plazo mayor a seis meses, cualquiera sea la modalidad del contrato, siempre que sean afectadas al servicio de transporte aéreo nacional e internacional realizado por transportadores de bandera paraguaya, podrá concederse una inscripción temporal con matrícula paraguaya, la que caducará con el vencimiento del plazo contractual, salvo renovación y solicitud de extensión de vigencia, con una antelación de por lo menos treinta días a la fecha término y conforme a

las estipulaciones del contrato respectivo. Las mismas disposiciones se aplicarán a los operadores nacionales de trabajo aéreo en sus distintas especialidades.

CAPITULO IV.

- LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

DE LOS DOCUMENTOS DE ABORDO.

Artículo 20. Las aeronaves llevarán a bordo los siguientes documentos:

1. Certificación de matrícula en la que constará el título de propiedad.
2. Certificado de aeronavegabilidad.
3. Licencia de aptitud de cada uno de los tripulantes.
4. Cualquier otro documento que reglamentariamente pueda exigirse.

Artículo 21. La aeronave llevará también licencia y calificación de su estación de radiocomunicación, así como el Diario del servicio radioeléctrico, donde se registren las comunicaciones efectuadas y las incidencias notables habidas en ellas.

Artículo 22. El cuaderno de la aeronave, la cartilla de motores y la de hélices, en su caso, se mantendrán al día en lugar seguro y a disposición de las Autoridades que puedan requerirlos.

Artículo 23. Las aeronaves llevarán visibles al exterior las marcas de nacionalidad y matrícula que se establezcan, y en lugar visible, ya sea en su interior o en el exterior, una placa con indicación del tipo, número de la serie y de matrícula, así como el nombre del propietario.

Artículo 24. Los libros de la aeronave se conservarán por el propietario durante dos años, a partir de la fecha del último asiento.

Artículo 25. Las Autoridades de los aeropuertos y aeródromos donde se encuentren las aeronaves podrán examinar los documentos de éstas.

Artículo 26. Si durante el vuelo ocurriesen incidencias que no se reflejasen en la documentación de a bordo, el Comandante de la aeronave dará cuenta suficiente de las mismas al Jefe del aeropuerto en el parte de llegada.

Artículo 27. Los modelos de los documentos referidos en los artículos anteriores se fijarán reglamentariamente.

- LEY AERONAÚTICA CIVIL DE PERÚ.

Artículo 20.- De la documentación de la aeronave

20.1 Ninguna aeronave nacional o extranjera puede realizar operaciones aéreas dentro del territorio nacional sin estar provista de los certificados de matrícula y de

aeronavegabilidad y seguros vigentes, así como de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las tripulaciones que la conduzcan deberán contar con las respectivas licencias habilitadas.

20.2 Si la aeronave transporta pasajeros o carga, el transportista debe contar con la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino y los documentos que correspondan a la carga transportada.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

ARTICULO 43. Documentos de a Bordo. Toda aeronave nacional o extranjera debe llevar a bordo los documentos siguientes:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de Aeronavegabilidad .
- c) Las licencias apropiadas de cada miembro de la tripulación.
- d)Diario de a bordo.
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino.
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

DOCUMENTOS DE ABORDO.

Artículo 58. Toda aeronave civil que efectúe vuelos en el espacio aéreo venezolano debe llevar a bordo los siguientes documentos y certificados, originales y vigentes:

Certificado de matrícula.

Certificado de aeronavegabilidad.

Las licencias y los certificados correspondientes a la tripulación.

Libros de abordó.

Certificación emitida por el Instituto Nacional de Aviación Civil de las Pólizas de Seguro vigentes.

Una lista de los nombres y lugares de embarques y puntos de desuno de los pasajeros, en caso de transportarlos.

Un manifiesto y declaración de la carga, de ser el caso.

Cualquier otro documento que exija el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Certificado de aeronavegabilidad.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

DE LA DOCUMENTACION A BORDO

Artículo 53.- Toda aeronave con matrícula nacional o extranjera, que opere o vuele en el territorio nacional, deberá llevar a bordo la documentación indicada en el Anexo 6 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que la Autoridad Aeronáutica Civil podrá controlar en cualquier momento.

CAPITULO V

- **LEY AERONÁUTICA CIVIL ESPAÑOLA.**

DEL REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES.

Artículo 28. Bajo la jurisdicción del Ministerio del Aire se establece un Registro de matrícula de aeronaves, el cual tendrá carácter administrativo.

Artículo 29. Las aeronaves habrán de ser matriculadas necesariamente en dicho Reglamento especial, y en él se hará constar cuantos actos, contratos y vicisitudes en general afecten a la aeronave.

Artículo 30. Toda operación que se pretenda inscribir en el Registro deberá constar en documento público o privado, según proceda, y requerirá a la presentación simultánea del título de propiedad, a fin de relacionar en éste el asiento practicado.

Artículo 31. La certificación del Registro de matrícula sustituye al título de propiedad en casos de extravío o destrucción del mismo, y en tanto se expida un duplicado.

Artículo 32. El Registro de matrícula de aeronave estará a cargo de personal perteneciente al Cuerpo Jurídico del Aire, auxiliado por el personal especializado que sea necesario.

Disposiciones reglamentarias establecerán normas sobre los actos y documentos inscribibles, requisitos, forma y efectos de la inscripción y modo de llevar el Registro.

Artículo 33. La inscripción en el Registro Mercantil de los actos y contratos que afecten a la aeronave se registrará por las leyes y reglamentos vigentes en la materia.

Para el otorgamiento, calificación e inscripción en el Registro Mercantil, los Notarios y los Registradores podrán, bajo su responsabilidad, prescindir de la traducción oficial cuando conocieren el idioma en que estén redactados los documentos.

- **LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.**

REGISTRO PÚBLICO DE AERONAVES

Artículo 43.- De las normas que regulan el Registro Público de Aeronaves

El Registro Público de Aeronaves se rige por la presente Ley y su reglamentación, por las leyes y reglamentos sobre la materia y por el Código Civil.

Artículo 44.- De los actos registrables

Son objeto de inscripción en el Registro Público de Aeronaves:

- a) Las aeronaves y los motores;
- b) Los actos, contratos o resoluciones que constituyan, declaren, transmitan, extingan, modifiquen, afecten o limiten derechos sobre la propiedad o posesión de las aeronaves y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción;
- c) Las cargas, gravámenes, preferencias o medidas judiciales que se dicten sobre las aeronaves y los motores inscritos en el Registro Público de Aeronaves;
- d) La inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos;
- e) Los contratos de utilización de aeronave y todos aquellos que establezcan o extingan la condición de explotador de la misma; y, f) En general, cualquier hecho o acto jurídico que modifique la situación jurídica de las aeronaves y los motores.

Artículo 45.- De los requisitos formales para la inscripción

45.1 Sólo podrán inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, los actos jurídicos realizados por medio de documento público o privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante Notario.

45.2 Cuando el acto o contrato haya sido otorgado en el extranjero, el documento deberá contar con las formalidades requeridas en el país de origen y con la legalización ante la autoridad consular peruana correspondiente.

45.3 Las transferencias o hipotecas sólo podrán ser inscritas en mérito de documento público.

Artículo 46.- De los requisitos y procedimientos de inscripción y cancelación

La reglamentación de la presente Ley establece los requisitos y procedimientos para la inscripción y cancelación del registro de aeronaves y motores.

PROPIEDAD DE AERONAVES

Artículo 47.- De la propiedad de aeronaves peruanas

47.1 Para ser propietario de una aeronave peruana se requiere:

a) Si se trata de una persona natural, tener nacionalidad peruana o, en el caso de extranjeros, tener domicilio permanente en el Perú, conforme a la legislación sobre la materia; o,

b) Si se trata de una persona jurídica, estar constituida conforme a las leyes peruanas y tener su domicilio legal en el Perú.

47.2 Las personas naturales extranjeras o jurídicas no constituidas en el país, que tengan domicilio dentro del territorio de la República, solamente podrán inscribir y matricular aeronaves cuando se destinen a actividades de Aviación General.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL

ARTICULO 44. Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aeronáutica Civil organizará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional, que será administrado y dirigido por un funcionario denominado Registrador nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el que velará porque las operaciones y desarrollo del Registro se desarrolle de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones. En el Registro se inscribirán:

a) Aeronaves Civiles y sus motores.

b) Personal Técnico Aeronáutico.

c) Escuela de Instrucción Aeronáutica.

d) Infraestructura Aeroportuaria.

e) Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.

f) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.

g) Talleres Aeronáuticos.

h) Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos.

i) Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación.

Toda la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional será pública.

ARTICULO 45. Requisitos. Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán de cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

DEL REGISTRO AEREO NACIONAL

Creación del Registro Aéreo Nacional

Artículo 66. Se crea el Registro Aéreo Nacional, del cual dependerá además el Archivo Nacional Aeronáutico. Su estructura, organización y funcionamiento será determinada en el reglamento interno.

Publicidad de los actos

Artículo 67. El Registro Aéreo Nacional es público. Todo Interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de este Registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo. La información asentada en el Registro Aéreo Nacional, estará disponible para ser consultada por cualquier persona que lo solicite.

Actos que se Inscriben en el Registro Aéreo Nacional

Artículo 68. Se inscribirán en el Registro Aéreo Nacional los siguientes actos y documentos:

Otorgamiento renovación o extinción de las matrículas de las aeronaves nacionales, con las especificaciones adecuadas para identificarlas.

Títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, el arrendamiento y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles venezolanas o sobre sus accesorios tales como motores y hélices, y en general cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o modificar la situación jurídica de la aeronave.

Contratos de utilización por parte de operadores nacionales de aeronaves extranjeras.

Declaratoria de la pérdida o abandono de aeronaves.

Medidas cautelares judiciales, o administrativas que se dicten respecto de las aeronaves o motores inscritos en el Registro Aéreo Nacional, o sus propietarios.

Privilegios aeronáuticos.

Contratos y las pólizas de los seguros obligatorios.

Los actos jurídicos a que se refieren los numerales 2, 4, 5 y 6 de este artículo, no producen efectos contra terceros si no cumplen con el requisito de inscripción por ante el Registro Aéreo Nacional.

Registrador

Artículo 69. El Registro Aéreo Nacional, estará a cargo del Instituto Nacional de Aviación Civil quien ejercerá las competencias registrales a que se refiere este Decreto-Ley por órgano del registrador aéreo quien será funcionario de libre nombramiento y remoción del Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Los actos, declaraciones y certificaciones del registrador aéreo merecen fe pública.

Para ser nombrado registrador se deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos en este Decreto-Ley para ser miembro de Consejo Directivo.

Nacionalidad

Artículo 70. Únicamente las personas naturales o jurídicas de nacionalidad venezolana, podrán matricular en el Registro Aéreo Nacional, aeronaves destinadas a la Aviación Comercial.

Del Archivo Nacional Aeronáutico

Artículo 71. En el Archivo Nacional Aeronáutico se asentarán:

Los actos relativos a los certificados de aeronavegabilidad de aeronaves nacionales y extranjeras.

La nacionalidad, matrícula y las especificaciones adecuadas para Identificar las aeronaves extranjeras que operen en o desde Venezuela.

El Acta Constitutiva, los Estatutos Sociales y sus modificaciones, de las empresas de Aviación Comercial, así como el nombre, nacionalidad y domicilio de los directores o mandatarios de las personas jurídicas propietarias o explotadoras de aeronaves nacionales y extranjeras.

Los procedimientos relativos a las concesiones o habilitaciones administrativas, otorgados por el Instituto Nacional de Aviación Civil, así como las renovaciones, extinciones, sanciones, medidas cautelares o cualquier otro acto que los modifique.

Las condiciones generales para la prestación del servicio público de transporte aéreo, con inclusión del régimen de indemnizaciones aplicable en los casos de sobre venta de boletos, denegación de embarque o demoras.

Los precios o tarifas aplicables, según el caso, a cada trayecto de viaje, el sistema de prorrateo según fecha y condiciones de adquisición del boleto y la vigencia de las mismas. Las condiciones bajo las cuales, funcionarán los Servicios Computarizados de Reserva.

Cualquier otro documento que exija el Instituto Nacional de Aviación Civil, o que se derive del presente Decreto-Ley, sus Reglamentos y demás normas técnicas aplicables.

Los documentos aquí asentados son de acceso público, salvo aquellos que sean declarados como confidenciales por el Instituto Nacional de Aviación Civil mediante acto motivado y serán archivados en cuerpos separados.

Negativa de Inscripción

Artículo 73. La decisión del registrador aéreo que niegue la inscripción en el Registro Aéreo Nacional se hará por acto motivado y se notificará al solicitante de conformidad con

las disposiciones de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos. Sólo se podrá negar la Inscripción cuando se evidencia alguna de estas circunstancias:

Por haber suministrado información falsa.

Por no cumplir con los requisitos establecidos en este Decreto-Ley o en sus Reglamentos.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL

Artículo 10.- El Registro Aeronáutico Nacional estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica Civil. Será público, único y centralizado y su funcionamiento se regirá por el presente código y los reglamentos que dicte la Autoridad Aeronáutica Civil. Constará de dos Secciones; el Registro Aeronáutico Nacional y el Registro Aeronáutico Administrativo. Los reglamentos determinarán los requisitos y procedimientos a los que deberán ajustarse la inscripción y cancelación de las matrículas o inscripción de las aeronaves.

Artículo 11.- En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán todos los actos relativos a la situación jurídica de las aeronaves, tales como:

- a) las matrículas de aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
- b) todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga, así como los motores o aeronaves en construcción;
- c) los créditos privilegiados o derechos de garantía que afecten o recaigan sobre las aeronaves y motores, así como sobre las que se encuentran en construcción;
- d) los contratos de utilización de aeronaves, de locación financiera u operativa, de intercambio de aeronaves, excepto los de fletamento, salvo que pidiere el fletante o fletador;
- e) las medidas cautelares tales como embargos, secuestros, inhibiciones de gravar y vender, anotaciones de litis, prohibiciones de innovar o contratar y las interdicciones y toda medida de autoridad competente que pesen sobre las aeronaves y motores o se decreten contra ellas;
- f) las pólizas de seguro, sus vencimientos y renovaciones;
- g) la resolución de la Autoridad Aeronáutica Civil que declare la pérdida, destrucción o abandono de una aeronave, así como la cesación de actividades y las modificaciones substanciales que se hagan en ellas;
- h) nombre, domicilio y nacionalidad de las personas físicas o los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias o beneficiarias de un contrato de utilización de aeronaves paraguayas; e,

- i) en general, cualquier acto o hecho jurídico que modifique la situación jurídica de una aeronave y otros que disponga la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 12.- Todo acto tendrá efecto contra terceros desde el momento de su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 13.- Las aeronaves, con excepción de las militares y otras públicas, deberán estar inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 14.- En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

- a) las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico paraguayo, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros;
- b) las escrituras de constitución de sociedades comerciales, los estatutos sociales de empresas propietarias de aeronaves paraguayas, las modificaciones de dichos instrumentos, así como el nombre y domicilio de su representación legal;
- c) los permisos de operaciones, certificados de explotador y los certificados de operador otorgados por la Autoridad Aeronáutica Civil para explotación de servicios de transporte y trabajos aéreos en el país;
- d) las autorizaciones para la instalación y funcionamiento de industrias aeronáuticas y talleres del ramo;
- e) las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aeromodelismo y otras asociaciones civiles de carácter aeronáutico;
- f) las resoluciones de la Autoridad Aeronáutica Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados;
- g) las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica; y,
- h) los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan los reglamentos.

CAPITULO VI

LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

DE LOS PROTOTIPOS Y CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.

Artículo 34. Serán libres el estudio y las iniciativas para la construcción de prototipos de aeronaves y motores, así como de sus accesorios.

Se entiende por prototipo las primeras unidades construidas para comprobar prácticamente la eficacia de una concepción técnica. Las demás unidades del mismo tipo se considerarán en serie.

No se calificará ningún prototipo de aeronave, ni será autorizado para el vuelo, sin su previa inspección técnica por el Ministerio del Aire.

Aprobado el prototipo los derechos sobre el mismo se regirán por la legislación de propiedad industrial.

Artículo 35. La construcción de aeronaves y motores en serie, así como la de sus accesorios específicos, necesitan la garantía de un técnico legalmente autorizado y, en todo caso, el permiso e inspección del Ministerio del Aire, quien podrá suspender la construcción cuando no se ajuste a las condiciones en que fue autorizada.

Artículo 36. Ninguna aeronave será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad. Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el documento que sirva para identificar técnicamente a la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas en vuelo.

Compete exclusivamente al Ministerio del Aire extender el certificado de aeronavegabilidad y determinar e inspeccionar para su aprobación las expresadas pruebas, tanto respecto de la aeronave en su conjunto como de cada uno de sus elementos. El propio Ministerio expedirá también, el certificado de aeronavegabilidad de todas las aeronaves militares.

Artículo 37. Podrán ser convalidados en España los certificados extranjeros de aeronavegabilidad que cumplan las condiciones mínimas aceptadas internacionalmente.

Artículo 38. Se establecerán en los Reglamentos los requisitos y pruebas para la obtención del certificado o su renovación, así como el plazo de vigencia.

- **LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.**

CONDICIONES TÉCNICAS DE LAS AERONAVES

Artículo 58.- De la aeronavegabilidad

58.1 Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil el otorgar, revalidar, suspender y cancelar los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves civiles peruanas.

58.2 Los certificados de aeronavegabilidad otorgados por otros Estados tienen validez en el Perú, de acuerdo con lo establecido en los instrumentos internacionales y normas conexas.

Artículo 59.- De la inspección previa de las aeronaves

Las aeronaves que se construyan, reparen o modifiquen no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas o los trabajos aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

Artículo 60.- De las inspecciones y verificaciones a las aeronaves extranjeras
Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fin de garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

No contiene ningún artículo que se refiera concretamente a este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

No contiene ningún artículo que se refiera concretamente a este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

AERONAVEGABILIDAD

Artículo 27.- El certificado de aeronavegabilidad acredita que una aeronave reúne las condiciones técnicas que la hacen apta para el vuelo, y determina cuál es su calificación y el tipo de habilitación que se le otorga. Este documento será expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil, luego de efectuar las verificaciones y pruebas técnicas y operativas que correspondan, tanto en tierra como en vuelo.

Ninguna aeronave de matrícula paraguaya operará sin que previamente se haya otorgado el certificado de aeronavegabilidad.

La Autoridad Aeronáutica Civil será competente para renovar, enmendar, suspender y cancelar los certificados de aeronavegabilidad, así como para verificar la validez y vigencia de los certificados de aeronavegabilidad expedidos en el extranjero para las aeronaves matriculadas en el exterior que operen en la República.

Artículo 28.- La Autoridad Aeronáutica Civil, de acuerdo a las normas de los convenios internacionales y disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), reglamentará sobre las clases, tipos, características, condiciones de otorgamiento y validez, plazos, renovaciones, caducidad, convalidación y revalidación de los certificados. Asimismo, regulará el otorgamiento de certificados especiales para ciertos tipos de aeronaves como prototipos, de experimentación, de pruebas y de homologación.

CAPITULO VII

- **LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.**

DE LOS AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS.

Artículo 39. Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en aeródromos y aeropuertos. Los primeros pueden ser permanentes y eventuales.

Se entiende por aeródromo la superficie de límites definidos, con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones, apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves. El aeródromo será eventual cuando su establecimiento obedezca a necesidades transitorias o sea designado para una utilización particular en circunstancias especiales.

Los aeródromos, por la naturaleza de sus servicios, pueden ser militares o civiles, y estos últimos, así como los aeropuertos, públicos o privados.

Se considera aeropuerto todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

Artículo 40. Reglamentariamente se clasificarán los aeropuertos y aeródromos según las dimensiones y la índole de sus instalaciones y de las aeronaves que hayan de utilizarlos y el carácter de los servicios que presten.

Normas especiales determinarán los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, por disponer permanentemente de los servicios necesarios para recibir aeronaves procedentes del extranjero o despacharlas con el mismo destino.

Artículo 41. Los aeródromos exclusivamente destinados de una manera permanente o eventual a servicios militares tomarán esta denominación y se regirán por su reglamentación especial. Los aeródromos militares podrán ser declarados abiertos al tráfico civil.

Artículo 42. Corresponde al Ministerio del Aire la construcción, calificación, inspección y explotación de los aeródromos militares y de los aeropuertos y aeródromos públicos, así como la determinación de los requisitos exigibles para otorgar concesiones dentro de ellos.

Artículo 43. Las Corporaciones locales podrán construir o participar en la construcción de los aeropuertos públicos, sometiéndose a las condiciones que previamente fije el Ministerio del Aire. En su caso, podrán conservar la propiedad de los mismos y participar en los resultados de su explotación en la forma que reglamentariamente se establezca.

Artículo 44. Sólo podrá autorizarse a Corporaciones, Entidades o particulares que tengan la nacionalidad española la instalación de aeropuertos o aeródromos privados que habrán de reunir los requisitos que previamente determine, en cada caso, el Ministerio del Aire. Todos ellos se someterán a las servidumbres que se establezcan, y a efectos de movilización dependerán de la Jefatura Militar Aérea en cuya demarcación se encuentren.

Artículo 45. Los aeródromos y aeropuertos que hayan de utilizar superficies de agua, dependientes de distintos Ministerios, serán establecidos previo acuerdo de todos ellos. Las zonas que no sean de utilización indispensable a los servicios de Marina serán atribuidas, con carácter exclusivo, a la navegación aérea, rigiéndose la disciplina y el

servicio de embarcaciones por las disposiciones del Ministerio del Aire, en tanto no contraríen la legislación marítima vigente.

Artículo 46. Serán susceptibles de expropiación, de acuerdo con la legislación vigente, los bienes y derechos necesarios para el establecimiento e instalación de servicios de aeropuertos y aeródromos, así como de ayudas a la navegación aérea.

Artículo 47. Corresponde al Ministerio del Aire fijar las tarifas de aterrizaje, salida y estacionamiento de aeronaves, ayudas a la navegación, comunicaciones específicamente aeronáuticas y demás servicios de los aeropuertos y aeródromos de carácter público.

La dirección técnica y administrativa de los aeropuertos y aeródromos públicos incumbe a la Dirección General de Aviación Civil, que establecerá, al efecto, las correspondientes Jefaturas de aeropuertos, con la organización adecuada a las necesidades que hayan de ser atendidas. Los servicios que, dependientes de otros Ministerios, se hallen instalados en los aeropuertos habrán de ser coordinados por la Jefatura de los mismos.

- **LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.**

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 26.- De los aeródromos

26.1 Aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su

superficie.

26.2 Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.

26.3 La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Artículo 27.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

27.2 Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

Artículo 28.- Del funcionamiento de los aeródromos

28.1 El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación pertinente, fijando las condiciones de su operación.

28.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo, cuando medien razones de seguridad o de emergencia.

28.3 La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados son efectuados por personas naturales o jurídicas públicas o privadas.

Artículo 29.- De la competencia del Estado

29.1 Los servicios de tránsito aéreo dentro del territorio nacional serán prestados por el Estado Peruano, garantizando el debido funcionamiento de los mismos.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

AEROPUERTOS Y AERODROMOS

ARTICULO 28. Aeródromo. El aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada; salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

Los aeródromos públicos son los destinados al uso público, los demás son aeródromos privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

ARTICULO 29. Aeropuerto. El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

ARTICULO 30. Funcionamiento. El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

ARTICULO 31. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo o zona del territorio nacional, cuando medien razones de seguridad o emergencia

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

DISPOSICIONES GENERALES

Competencias del Poder Público Nacional

Artículo 43. La competencia del Poder Público Nacional en materia aeroportuaria comprende el régimen de los aeropuertos, de los aeródromos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de aeródromos, aeropuertos y construcciones de tipo aeroportuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y conservación de la infraestructura aeroportuaria; los estudios y proyectos para la ubicación, construcción, desarrollo, y modernización de los aeródromos de uso público.

Por su naturaleza, las pistas de los aeródromos civiles públicos de uso público destinadas al despegue y aterrizaje de aeronaves, así como las calles de rodaje y lugares destinados al estacionamiento *de aeronaves se consideran parte esencial de la navegación aérea y su seguridad, por lo que su conservación, administración y aprovechamiento corresponde al Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de Infraestructura, sin perjuicio de lo previsto en este Decreto-Ley.

La coordinación entre los distintos niveles del Poder Público en el ejercicio de estas competencias se efectuará en los términos que establezca este Decreto-Ley.

Plan Maestro

Artículo 44. El Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Ministerio de Planificación y Desarrollo elaborará un Plan Maestro en materia de Aeródromos y Aeropuertos, en coordinación con el Instituto Nacional de Aviación Civil, a los fines de que dicho instrumento permita un desarrollo armónico y coherente con los planes de desarrollo nacional, regional y local.

Infraestructura aeroportuaria

Artículo 45. La infraestructura aeroportuaria comprende todas las instalaciones y servicios destinados a permitir, facilitar y asegurar todas las operaciones aeronáuticas, cualquiera sea el lugar donde se hallen ubicados, incluidos por extensión los servicios originados en el espacio exterior, que cumplan con tales finalidades.

Concepto de aeródromo civil y sus clasificaciones

Artículo 46. Aeródromo civil es toda área definida de tierra o de agua, con inclusión de sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinados total o parcialmente a la llegada, salida y al movimiento de aeronaves en su superficie.

Aeropuerto es todo aeródromo de uso público en el que existan de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Los aeropuertos se clasificarán según las categorías que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil. Las tasas por los servicios que en ellos se presten se fijarán en atención a dichas categorías, dentro de los parámetros establecidos en este Decreto-Ley.

Helipuerto es toda área definida de conformidad con las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil para ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Explotación, administración y operación de aeródromos

Artículo 47. La explotación económica de aeródromos civiles privados de uso público, se llevará a cabo previa habilitación administrativa otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, en cuyo caso, dichos explotadores podrán cobrar por la prestación de dicho servicio, precios cuyo monto no podrá exceder los parámetros establecidos para las tasas por prestaciones similares.

Utilidad pública

Artículo 48. La construcción, mantenimiento, mejoramiento y ensanche de aeródromos civiles de uso público, así como las de sus instalaciones y servicios, y la adquisición de los elementos para llevar a efecto esas obras se consideran de utilidad pública. Se consideran asimismo de utilidad pública, las señales e instalaciones de cualquier especie destinadas a asegurar el funcionamiento de la navegación aérea.

A los aeródromos privados se les considerará como de utilidad pública cuando el Ejecutivo Nacional así lo declare.

Las construcciones e instalaciones en los terrenos ubicados en la zona de control de los aeródromos, quedarán sujetas a las disposiciones establecidas en este Decreto-Ley, sus Reglamentos, las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil, y de conformidad con las normas y métodos recomendados Internacionalmente.

Uso gratuito de los aeródromos

Artículo 49. Los propietarios u operadores de aeródromos civiles están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves de Estado, a la de los Estados extranjeros en visita o misión oficial, a las privadas dedicadas exclusivamente a Instrucción y fines agrícolas o sanitarios y, en general, a cualquier aeronave destinada a labores de búsqueda, asistencia y salvamento o que se encuentren en situación de emergencia.

Obligación de los aeródromos

Artículo 50. Todo aeródromo civil deberá cumplir con las normas de seguridad que establezca este Decreto-Ley, los reglamentos, respectivos, las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil, y las normas y métodos recomendados internacionalmente.

La construcción, mantenimiento y operación de los aeródromos civiles estará sujeta a la certificación, inspección técnica y vigilancia del Instituto Nacional de Aviación Civil.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

INFRAESTRUCTURA

AERODROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 66.- La infraestructura aeronáutica comprende las instalaciones y servicios de superficie destinados a permitir, facilitar y asegurar las operaciones aeronáuticas, cualquiera sea el lugar donde se hallen ubicados, incluidos los servicios originados en el espacio exterior con la finalidad prevista.

Artículo 67.- Aeródromo es el área definida de tierra o agua, habilitada por la Autoridad Aeronáutica Civil y destinada total o parcialmente a la llegada, estacionamiento, maniobra y partida de aeronaves.

Artículo 68.- Los aeródromos podrán ser públicos o privados, en atención al servicio que presten. Son públicos los destinados al uso de cualquier aeronave habilitada para volar. Son privados los destinados al uso privado de personas físicas o jurídicas. La condición de propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado, dicha calificación corresponde exclusivamente a la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 69.- Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuenten con infraestructura adecuada para la operación de aeronaves, según la índole de sus obras, instalaciones, dimensiones y servicios. Los aeropuertos se clasificarán en categorías conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

Artículo 70.- Los aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del extranjero o con destino a él, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y control de narcóticos, se denominarán aeropuertos internacionales. La reglamentación pertinente determinará los requisitos a los cuales deberán ajustarse para ser considerados como tales, de conformidad con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 71.- No se podrá construir ningún aeródromo o modificarlo, sin permiso previo de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Los helipuertos, sean urbanos o rurales, deberán estar previamente aprobados por la Autoridad Aeronáutica Civil, la que reglamentará todo lo concerniente a la seguridad, configuración y uso de los mismos, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se aplicarán, asimismo, las normas y reglamentaciones municipales.

Artículo 72.- La construcción y funcionamiento de aeródromos y helipuertos deberán sujetarse a los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica Civil, según el uso que haya de darse a los mismos, pudiendo dicho organismo exigir que los aeródromos y helipuertos que se programen para los vuelos de aeronaves en servicios internacionales, estén contruidos o se modifiquen de conformidad con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se aplicarán, asimismo, las normas y reglamentaciones municipales.

Artículo 73.- Las aeronaves deberán partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de peligro inminente para la aeronave y sus ocupantes, o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en caso de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.

Artículo 74.- Excepto en caso de peligro inminente para la aeronave o sus ocupantes, ninguna aeronave podrá aterrizar en aeródromos privados, sin autorización del propietario.

En caso de que una aeronave aterrice en un aeródromo, sea o no privado, el propietario, locatario, usufructuario o responsable del lugar del aterrizaje comunicará a la autoridad más próxima o directamente a la autoridad civil, con posterioridad a la partida de la misma, la mayor cantidad de datos observables a simple vista.

Artículo 75.- Todos los aeródromos públicos y privados, a excepción de los militares, estarán sujetos a la inspección, control y vigilancia de la Autoridad Aeronáutica Civil. Los que no reunieran los requisitos básicos para la habilitación o fuesen utilizados con fines ilícitos podrán ser transitoriamente clausurados por la Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de las sanciones establecidas en las leyes y reglamentos.

Artículo 76.- Los servicios y prestaciones vinculados al uso de aeropuertos públicos estarán sujetos a tasas y tarifas determinadas por ley.

Artículo 77.- La Autoridad Aeronáutica Civil adoptará las medidas necesarias que recomienda la Secretaría del Ambiente o su similar y supriman o minimicen los riesgos potenciales al ecosistema, que genera la actividad aeronáutica en las áreas aeroportuarias y sus colindantes, sin que por ello se afecte la seguridad aérea.

INSTALACIONES Y SERVICIOS DE AYUDA PARA LA NAVEGACION AEREA

Artículo 78.- Los servicios de tránsito aéreo podrán ser prestados por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Esos servicios estarán sujetos al pago de tasas retributivas de los servicios efectivamente prestados, que serán solventadas por los usuarios. Su determinación y monto, así como el porcentaje de los mismos asignado como ingreso de la Autoridad Aeronáutica Civil, serán fijados por ley.

Artículo 79.- En las rutas aéreas nacionales y en las de uso internacional que se habiliten en el país, la Autoridad Aeronáutica Civil establecerá y mantendrá en funcionamiento servicios de control de tránsito aéreo, radiocomunicaciones aeronáuticas, radar, información meteorológica, sistemas satelitales, balizamiento de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, los de apoyo y facilidades y cualquier otro necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea.

Artículo 80.- Los servicios e instalaciones para la ayuda de la navegación aérea deberán ser operados y mantenidos de conformidad con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con las condiciones que la Autoridad Aeronáutica Civil determine.

Artículo 81.- Los servicios auxiliares a la navegación aérea se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como internacional.

FACILITACION

Artículo 82.- La Autoridad Aeronáutica Civil arbitrará las medidas para la creación y funcionamiento eficaz de comités de facilitación, a los fines del transporte aéreo nacional e internacional, los que establecerán normas de simplificación y uniformidad de trámites para el despacho y recepción de las aeronaves, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes, cargas y correspondencias, a fin de que faciliten el ingreso y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo, observándose las normas, los métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los acuerdos internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, la normativa nacional y las de este código.

Artículo 83.- En cada aeropuerto habilitado para vuelos internacionales deberá funcionar un comité de facilitación, con la participación de todos los organismos afectados a los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, de acuerdo a la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

CAPITULO VIII

- LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

REQUISAS, INCAUTACIONES Y MOVILIZACION

Artículo 48. El Estado podrá requisar las aeronaves que se encuentren en territorio nacional o incautarse de las mismas, por acuerdo del Consejo de Ministros, siempre que concurren graves motivos de interés público y mediante indemnización.

El acuerdo será ejecutado por el Ministerio del Aire.

Artículo 49. En los mismos casos y de igual forma que se establece en el artículo anterior, el Estado podrá incautarse de los servicios aéreos de las Empresas extranjeras instaladas en España y de los pertenecientes a españoles dentro o fuera del territorio nacional.

Artículo 50.

1.- Corresponde al Ministerio del Aire la ejecución de la movilización total o parcial acordada por el Gobierno conforme a la legislación vigente, de Empresas españolas de transporte aéreo, así como la consiguiente militarización del personal y consideración del mismo a las categorías militares pertinentes.

Las aeronaves de las Empresas movilizadas que se emplean para el transporte público no se considerarán aeronaves de Estado

2.- Cuando lo aconsejen motivos de defensa nacional, orden público o sanitario, el Gobierno podrá limitar la actuación de empresas e intervenir la estancia y vuelo de aeronaves.

También podrán adoptarse medidas restrictivas respecto al personal y a la presencia a bordo de determinados técnicos o especialistas durante el vuelo.

- LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.

ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO PERUANO

Artículo 21.- De la circulación aérea en territorio peruano

21.1 El ingreso, tránsito y salida del país de aeronaves civiles requiere autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la misma que precisa los puntos de cruce de frontera y designa a los aeropuertos de control.

21.2 La circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio de la República sólo puede ser efectuada en las condiciones, rutas y aerovías establecidas en la autorización correspondiente.

Artículo 22.- De la obligación de aterrizar

22.1 Si una aeronave ingresa al territorio peruano sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho internacional.

22.2 También será obligada a aterrizar la aeronave que sobrevuele territorio nacional, cuando existan motivos razonables para determinar que se utiliza con propósitos distintos a los autorizados.

Artículo 23.- Del uso obligatorio de distintivos de nacionalidad y matrícula

Toda aeronave en vuelo sobre territorio peruano debe exhibir en su exterior los distintivos visibles de su nacionalidad y matrícula.

Artículo 24.- Del impedimento de salida de aeronaves y motores

Sólo por resolución judicial se impedirá la salida al exterior de las aeronaves y motores.

29.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá restringir las actividades aéreas en caso de limitaciones técnicas u operativas de los servicios de tránsito aéreo.

Artículo 25.- De las causales de inmovilización de aeronaves y motores

25.1 La inmovilización de las aeronaves y motores deberá ser dispuesta por resolución judicial, debidamente motivada y de acuerdo a las condiciones o circunstancias de la obligación, sólo en los casos siguientes, cuando se trate del incumplimiento de pago:

a) Del contrato de compraventa de la aeronave a cargo del comprador, b) Del contrato de arrendamiento de la aeronave a cargo del arrendatario, o c) Por la utilización de aeródromos o de los servicios de navegación aérea.

25.2 En estos casos, la inmovilización se tramitará bajo las reglas del proceso sumarísimo, contenidas en el Código Procesal Civil.

- LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.

No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

CAPITULO IX

- **LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.**

SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

Artículo 51. Los terrenos, construcciones e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres.

En casos de urgencia, las servidumbres podrán ser establecidas por el Ministerio del Aire, quedando sin efecto si en el plazo de un año no son conformadas por el Consejo de Ministros.

Artículo 52. Corresponde al Ministerio del Aire el cumplimiento de aquellas disposiciones y hacer efectivas dichas servidumbres por sus propios medios, y si éstos fuesen insuficientes podrán recabar la cooperación y auxilio de otros Departamentos ministeriales y autoridades, incluso si fuese necesario para la inmediata demolición o desaparición de lo edificado, instalado e plantado, contraviniendo la servidumbre de que se trate.

Artículo 53. Los propietarios o poseedores de inmuebles no podrán oponerse a la entrada en sus fincas o paso por ellas para las operaciones de salvamento o auxilio a aeronaves accidentadas.

Artículo 54. Los daños y perjuicios que se causen en los bienes afectados por las servidumbres a que se refieren los [artículos 51](#) y [53](#) serán indemnizables si a ello hubiere lugar, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

- LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

Artículo 30.- De la definición

Se denominan superficies limitadoras de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Artículo 31.- De las superficies limitadoras de obstáculos

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

Artículo 32.- De la determinación de superficies limitadoras de obstáculos

La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique, disponiendo su inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble.

Artículo 33.- De la reducción o eliminación de obstáculos en aeródromos públicos

33.1 Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente Capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos.

33.2 En caso de incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos. Los gastos que demanden serán de cargo del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

Artículo 34.- De la remoción de obstáculos en aeródromos privados

34.1 Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

34.2 De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su reducción o eliminación. La resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del infractor; sin perjuicio de la indemnización correspondiente.

Artículo 35.- De la obligación de señalizar los obstáculos

35.1 La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

35.2 Los gastos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

- LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

ARTICULO 32. Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus Inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

ARTICULO 33. Superficies limitadoras de obstáculos. En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por Instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e Instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

ARTICULO 34. Determinación. La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique.

ARTICULO 35. Reducción o eliminación de obstáculos. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos,

En caso de Incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos, Los gastos que demanden serán a costa del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

ARTICULO 36. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su " reducción o eliminación, la resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del Infractor.

ARTICULO 37. Obligación de señalizar. La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con

la reglamentación respectiva. Los costos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

LIMITACIONES AL DOMINIO E INTERES DE LA NAVEGACION AEREA

CAPITULO UNICO

Artículo 84.- A los fines del presente código, se entiende por superficie de despeje de obstáculos, a los planos imaginarios oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Artículo 85.- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de la superficie de despeje de obstáculos de aeródromos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dicha superficie, ni constituir peligro para la circulación aérea.

El Poder Ejecutivo, previo dictamen de la Autoridad Aeronáutica Civil, determinará, mediante la reglamentación pertinente, la superficie de los límites de obstáculos de cada aeródromo público y privado existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.

Artículo 86.- Ninguna persona podrá, en razón de un derecho de propiedad o de posesión, oponerse al paso de una aeronave. Si este paso le produce perjuicio, la persona afectada tendrá derecho a la indemnización correspondiente.

Artículo 87.- Son zonas de seguridad el espacio aéreo sobre los aeródromos públicos, las inmediaciones terrestres o acuáticas de los aeródromos y las instalaciones de ayuda y seguridad a la navegación aérea.

Artículo 88.- En las zonas de seguridad, las modificaciones, ampliaciones de centros de población y propiedades aledañas a los aeródromos estarán sujetas a restricciones especiales para construcciones y mantenimiento, así como cultivos y plantaciones que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Artículo 89.- Es obligatoria en el territorio de la República la señalización de todo obstáculo peligroso para la navegación aérea, tales como edificios, antenas, estructuras o cualesquiera otra construcción.

El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación dictada por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 90.- La Autoridad Aeronáutica Civil y los beneficiarios de una autorización para el establecimiento de aeródromos tendrán derecho a usar las propiedades públicas o privadas para las instalaciones del servicio de seguridad, a condición de que no se afecte el uso normal de tales propiedades, edificios o instalaciones. Todo daño resultante de la construcción y del mantenimiento de las instalaciones de seguridad deberá ser indemnizado, además de retribuir al propietario por el uso del inmueble.

Artículo 91.- Si uno o más obstáculos erigidos con posterioridad a la habilitación de un aeródromo privado, afectaran sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Autoridad Aeronáutica Civil determinará si el o los obstáculos constituyen peligro para la circulación aérea. En este supuesto, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar la remoción, supresión o reducción del o de los obstáculos por quien los haya erigido. Si éste se negase, con intervención judicial lo hará el propietario del aeródromo, debiendo ser resarcido por los gastos en que haya incurrido, por quien erigió los obstáculos.

CAPITULO X

- LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA

DEL PERSONAL AERONÁUTICO.

Artículo 55. El personal afecto a la navegación aérea puede ser de vuelo y de tierra.

Artículo 56. El personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación.

La expedición de sus títulos aeronáuticos corresponde privativamente al Ministerio del Aire, en las condiciones que reglamentariamente determine.

Artículo 57. El personal de tierra comprende a los directivos, técnicos y auxiliares de aeropuerto, aeródromo e instalaciones que apoyen directamente a la navegación aérea.

Para el ejercicio de cualquier función técnica, propia de la navegación aérea, tanto civil como militar, será necesario el título que faculte específicamente para dicha función y el cumplimiento de las condiciones que por el Ministerio del Aire reglamentariamente se determinen.

Artículo 59. El Comandante de la aeronave es la persona designada por el empresario para ejercer el mando. Podrá acceder al puesto de Comandante cualquier ciudadano que tenga la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea y se halle en pleno disfrute de sus derechos civiles y en posesión del título de Piloto y licencia de aptitud correspondiente al tipo de aeronave utilizada.

En las aeronaves de transporte la edad mínima para el desempeño de tal cometido será la de veinticinco años.

Artículo 60. El Comandante designado por el empresario desempeñará el mando de la aeronave y será el responsable de la misma y de su tripulación, de los viajeros y equipajes, de la carga y del correo desde que se haga cargo de aquélla para emprender el vuelo, aunque no asuma su pilotaje material.

Cesará esa responsabilidad cuando, finalizado el vuelo, haga entrega de la aeronave, pasajeros, correo y carga a cualquier autoridad competente o al representante de la Empresa.

Artículo 61. Las funciones de ingenierías propias de la navegación aérea y las de meteorología en Organismos y Servicios del Estado o en cualquier Empresa concesionaria de tráfico aéreo serán desempeñadas, respectivamente, por quienes posean el título de Ingeniero Aeronáutico o de Meteorólogo.

Las de naturaleza jurídica en Organismos y Servicios del Estado concernientes a la expresada navegación serán desempeñadas por personal del Cuerpo Jurídico del Aire, dándose preferencias a los que ostenten el diploma de Estudios Superiores de Derecho Internacional Aéreo e Industrial.

Artículo 62. Los Jefes de aeropuertos serán designados por el Ministerio del Aire, quien establecerá las condiciones que hayan de reunir. Tendrán carácter de autoridad en el ejercicio de sus funciones.

Compete al Jefe del aeropuerto, dentro de su jurisdicción, la coordinación e inspección de todos los servicios del mismo y dependerá de dicho Jefe el personal afecto a ellos, con arreglo a esta Ley y sus Reglamentos, sin perjuicio de la organización y dependencia técnica y administrativa propia de los servicios pertenecientes a otros Ministerios.

Artículo 63. Los contratos de trabajo del personal se regirán por las reglamentaciones especiales, convenios colectivos sindicales o, en su defecto, por las normas comunes de Derecho laboral español.

En caso de accidentes de trabajo, se estará a lo dispuesto en la legislación sobre la materia.

Artículo 64. Los menores de dieciocho años no podrán ser contratados como personal volante.

Los mayores de dieciocho años y menores de veintiuno, para ser contratados, necesitarán acreditar la concesión de licencia por parte del padre, madre o tutor, otorgada ante la autoridad competente.

No podrán desempeñar el puesto de piloto de aeronave destinada al servicio público y transporte de pasajeros los que hubieren cumplido la edad que reglamentariamente se determine.

Artículo 65. Las licencias del personal técnico aeronáutico expedidas en el extranjero serán revalidadas o reconocidas en España, con arreglo a lo dispuesto en tratados y convenios internacionales. En su defecto, dicho reconocimiento podrá otorgarse siempre

que estén expedidas por autoridades competentes, que cumplan los requisitos y condiciones mínimas exigidas en España y, en todo caso, a título de reciprocidad.

Podrá también autorizarse el empleo circunstancial de técnicos extranjeros, como Instructores o Asesores del mismo personal español, cuando así lo aconseje el mejoramiento o modernización de los servicios, y por el tiempo indispensable.

Artículo 66. El Ministerio del Aire podrá asumir el conocimiento y resolución de los conflictos de trabajo que afecten a la disciplina de vuelo, a la seguridad del tráfico aéreo o los intereses de la defensa nacional.

Disposiciones especiales regularán la forma de proceder en estos casos.

- **LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.**

PERSONAL AERONÁUTICO

Artículo 73.- De las licencias, convalidación y régimen del personal aeronáutico

73.1 Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula peruana, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer los títulos profesionales, certificados de aptitud o licencias aeronáuticas expedidas o convalidadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

73.2 Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes para el Perú. El personal aeronáutico extranjero se encuentra sujeto a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

73.3 La convalidación de los certificados de aptitud y las licencias aeronáuticas expedidos por un Estado extranjero se registrarán por los acuerdos que el Perú tenga celebrado con dicho país o por los instrumentos internacionales vigentes sobre la materia.

73.4 En los casos en que no existan acuerdos o convenios, los certificados de aptitud y licencias aeronáuticas podrán ser convalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de reciprocidad, siempre y cuando cumplan o superen los requisitos exigidos a los nacionales por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

73.5 Las condiciones técnicas, bajo las cuales se desenvuelve la actividad del personal aeronáutico, son establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 74.- Del comandante de la aeronave, su competencia, atribuciones y responsabilidades

74.1 Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá

que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. La reglamentación establecerá los requisitos y formalidades para desempeñarse en el cargo.

74.2 La competencia del comandante de la aeronave se ejerce, especialmente, en lo siguiente:

a) Como única y máxima autoridad a bordo, será responsable de la conducción y seguridad de la aeronave y su tripulación, de los pasajeros y equipaje, de la carga y del correo, desde que se haga cargo de la aeronave para emprender el vuelo, aunque no ejerza la función propia del piloto al mando. La responsabilidad del comandante cesa cuando finaliza el vuelo y hace entrega de la aeronave a la autoridad competente o al explotador o su representante ;

b) Tiene poder de dirección sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros;

c) Debe velar por la seguridad de los pasajeros, así como del equipaje, carga y correo. Asimismo, puede rehusar o condicionar el transporte de pasajeros por razones debidamente justificadas;

d) Tiene la obligación de asegurarse, antes de la partida, de que las condiciones operativas de la aeronave garanticen la seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión, bajo responsabilidad;

e) No puede ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas necesarias para garantizar su seguridad. En caso de peligro, está obligado a permanecer en su puesto hasta tomar las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentren a bordo, así como para evitar daños en la superficie;

f) En caso de muerte de un pasajero o miembro de tripulación, debe adoptar las medidas de seguridad a fin de resguardar los efectos personales que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, el hecho será puesto en conocimiento del cónsul peruano;

g) Registra en los libros correspondientes, los nacimientos y defunciones ocurridos a bordo, debiendo remitir copia autenticada del registro a la autoridad competente del Perú, cuando corresponda, a la del Estado de matrícula de la aeronave. Igual procedimiento deberá adoptar con relación a los matrimonios y testamentos celebrados y otorgados in extremis a bordo;

h) Está obligado a reportar en el informe técnico de vuelo todas las discrepancias relativas al funcionamiento de la aeronave, sus sistemas, componentes e instrumentos, así como los hechos relevantes que observe o sucedan durante el vuelo;

i) Tiene derecho, aun sin mandato especial y cuando las circunstancias lo exijan, a efectuar las compras y gastos necesarios para llevar a cabo el viaje y para salvaguardar a los pasajeros, equipajes, carga y correo transportados, y

j) Tiene el derecho de arrojar durante el vuelo, si lo considera indispensable, las mercancías o equipajes transportados, a fin de asegurar la aeronave.

Artículo 75.- Del personal aeronáutico en el transporte aéreo

En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo el caso de la Aviación General, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser peruano. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de 6 (seis) meses contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado.

Artículo 76.- Del personal de aeródromos públicos y privados

76.1 En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a su dirección y régimen interno.

76.2 La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo, así como las facultades y obligaciones del responsable y del personal aeronáutico que sedesempeñe en los aeródromos públicos.

76.3 En los aeródromos privados debe haber un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o explotador del aeródromo o de otra persona designada por éstos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.

PERSONAL AERONAUTICO

ARTICULO 59. Licencias para Pilotos y demás Personal Técnico Aeronáutico. Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto; Ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio- operador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.

Al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extenderán licencias civiles, a su solicitud en la categoría que les corresponda de acuerdo con su experiencia, conocimientos, horas de vuelo y tipos de aeronave voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Para la extensión de licencia de transporte aéreo público, deberán llenar todos los requisitos aplicables establecidos por esta ley, reglamentos y regulaciones, estarán exentos de algunos requisitos, quienes demuestren ser capitanes calificados en aeronaves de transporte de pasajeros.

ARTICULO 60. Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes. El personal extranjero se encuentra sujeto a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el reglamento respectivo se establecerán los requisitos correspondientes.

ARTICULO 61. Del comandante. Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante quien tendrá la autoridad. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante.

ARTICULO 62. Nacionalidad del personal. En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres (3) meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado, en Guatemala.

ARTICULO 63. Personal de aeródromos. En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a la dirección y régimen interno. El reglamento determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo así como las facultades y obligaciones del responsable y personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos,

ARTICULO 64. En los Aeródromos privados debe haber un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o explotador del aeródromo o de otra persona designada por éstos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- LEY AERONAÚTICA DE VENEZUELA.

DEL PERSONAL TÉCNICO AERONAUTICO

DISPOSICIONES FUNDAMENTALES

Personal técnico aeronáutico

Artículo 80. El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que forma parte de la tripulación y que interviene directamente en la operación de la aeronave, así como por el personal que se desempeña en tierra que sirven de soporte directo a la seguridad operacional de aeronaves civiles.

El personal técnico aeronáutico adscrito al servicio de la navegación aérea civil tiene el carácter de personal de Seguridad del Estado, y su régimen disciplinario, remuneración, atribuciones y obligaciones serán establecidos en reglamento.

Requisito para actuar como personal técnico aeronáutico

Artículo 81. Para ser miembro del personal técnico aeronáutico, se requiere haber, obtenido la licencia correspondiente, expedida por el Instituto Nacional de Aviación Civil previa comprobación, entre otros, de los requisitos de capacidad, aptitud psicofísica, exámenes, experiencia y demostración de la pericia, de conformidad con las normas que al efecto dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil. Podrán ser revalidadas o convalidadas las licencias expedidas en el extranjero por autoridades competentes de países que concedan trato recíproco a Venezuela, siempre que los requisitos bajo los cuales se hubiesen expedido o declarado válidas sean equiparables a los exigidos en Venezuela para el otorgamiento de tales licencias.

Se exceptúan del requisito de la reciprocidad la reválida o reconocimiento de licencias obtenidas por venezolanos en el extranjero.

Los integrantes de la tripulación que no formen parte del personal técnico aeronáutico, conforme lo señalado en el Artículo anterior y que trabajen en labores auxiliares abordo de la aeronave, deberán cumplir con los requisitos y formalidades que al efecto establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil, para el desempeño de las funciones que le asignen.

Obligatoriedad de Instrucción

Artículo 81. Los transportistas aéreos o concesionarios de servicios de transporte aéreo, las empresas que presten servicios de trabajos aéreos, los responsables de los servicios aerocomerciales y los centros de instrucción de adiestramiento aeronáutico, tendrán la obligación de proporcionar a su personal técnico aeronáutico, la capacitación y el adiestramiento continuo que se requiera para garantizar la idoneidad profesional y la seguridad operacional, de conformidad con las normas que al efecto dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Igual obligación tendrá el Instituto Nacional de Aviación Civil con respecto a su personal técnico aeronáutico.

Deber de garantizar la seguridad

Artículo 83. El personal técnico aeronáutico observará en sus casos, todas las reglas técnicas sobre seguridad aérea y de operación de aeronaves y tomará, sin dilación, toda acción orientada a prevenir los accidentes e incidentes de aviación.

DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

Comandante de la aeronave

Artículo 84. Toda aeronave estará bajo el mando de un Comandante de aeronave, designado por el propietario u operador de la misma, y a cuya autoridad estará subordinado el personal tripulante y las personas abordo.

El comandante al hacerse cargo de la aeronave para comenzar el vuelo, es responsable de ésta, de la tripulación, de los pasajeros y sus equipajes, de la carga y del correo. Esta responsabilidad se extiende hasta que finalice el vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquiera autoridad competente tome a su cargo la aeronave, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo, de conformidad con las normas y procedimientos que se establezcan al efecto.

El Comandante de la aeronave tiene durante su viaje poder disciplinario sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros.

Deber de información

Artículo 85. El Comandante registrará en el libro respectivo los hechos ocurridos abordo durante el vuelo, que puedan tener consecuencias legales, y los pondrá en conocimiento

de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del Cónsul venezolano, si el aterrizaje se realiza fuera del país.

Régimen disciplinario

Artículo 86. El Ejecutivo Nacional dictará el Reglamento respectivo que señale el conjunto de atribuciones, responsabilidades, deberes y obligaciones que correspondan al piloto al mando o Comandante de la aeronave.

- LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.

PERSONAL AERONAUTICO

CONCEPTO Y CLASIFICACION

Artículo 92.- Se considerará personal aeronáutico aquel que se desempeñe en funciones técnicas especializadas directamente vinculadas con las actividades de la aviación civil, indicadas en los Anexos del Convenio de Chicago, y que cuente para ello con la certificación de su idoneidad y la licencia respectiva otorgada por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 93.- Las personas que realicen funciones aeronáuticas, indicadas en los Anexos del Convenio de Chicago, a bordo de aeronaves de matrícula paraguaya, así como las que desempeñen funciones en la superficie, deberán poseer licencias y habilitaciones expedidas o convalidadas por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 94.- El otorgamiento de licencias, habilitaciones o certificados sobre la capacidad para el desempeño de cualquier persona como personal aeronáutico, estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica Civil, conforme a la normativa del Convenio de Chicago. Asimismo, la Autoridad Aeronáutica Civil tendrá la facultad de reexaminar al personal aeronáutico habilitado cuando lo estime conveniente.

La convalidación de licencias habilitantes y certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero se regirá por los acuerdos suscritos entre ese Estado y la República del Paraguay.

En los casos en que no existan acuerdos, dichos certificados podrán ser convalidados en las condiciones que rijan para los paraguayos y sujetos al principio de reciprocidad.

Los militares en servicio activo no podrán desempeñar actividades relacionadas con la aeronáutica civil, salvo las de pilotaje privado no remunerado, debiendo para ello contar con la licencia habilitante.

Artículo 95.- La Autoridad Aeronáutica Civil determinará, de acuerdo con las exigencias operacionales de cada tipo de aeronave establecidas por el fabricante, la composición mínima de la tripulación de aeronaves destinadas al servicio de transporte y trabajo aéreo.

Artículo 96.- Todo centro de instrucción o capacitación del personal aeronáutico deberá ser autorizado y fiscalizado por la Autoridad Aeronáutica Civil, con el objeto de garantizar un adecuado nivel de enseñanza.

DEL COMANDANTE DE AERONAVE

Artículo 97.- El piloto, con licencia habilitada, que ejerce el mando de una aeronave, es el comandante de la misma, debiendo ser designado por el explotador para cada operación aérea o una serie de operaciones. El comandante es el representante del explotador, así como la máxima y única autoridad, desde la firma del plan de vuelo, hasta la entrega de la aeronave a persona designada por la empresa para hacerse cargo de la misma.

Artículo 98.- A falta de designación expresa del comandante por parte del explotador, se presume a todos los efectos, que es el piloto al mando de la aeronave. En ausencia del comandante, o cuando éste no pudiese ejercer sus funciones por causas que lo inhabiliten, y no habiendo una sustitución expresamente indicada por el explotador, dicho cargo se ejercerá en el orden de jerarquía, por los miembros de la tripulación.

Artículo 99.- La documentación de a bordo deberá indicar el nombre del comandante y la nómina de la tripulación, el orden de sucesión en el mando y los poderes especiales para quienes vayan a ejercerlo.

Artículo 100.- Son obligaciones del comandante:

- a) constatar que la aeronave y la tripulación cuentan con la documentación legal exigida;
- b) inspeccionar la distribución de la carga para el peso y balanceo de la aeronave, cumpliendo las especificaciones técnicas para el tipo de aeronave que vaya a conducir;
- c) permanecer a bordo de la aeronave en caso de peligro y adoptar las medidas necesarias y útiles para asegurar a los pasajeros, la tripulación, los bienes de a bordo y evitar daños en la superficie;
- d) denegar el embarque de personas que no estuvieren en condiciones físicas o síquicas de volar, y que puedan constituir un trastorno o peligro para el orden o seguridad a bordo;
- e) cumplir y hacer cumplir las normas jurídicas que regulan las operaciones de vuelo y los manuales técnicos aprobados por las autoridades correspondientes;
- f) constatar que la aeronave y equipos hayan sido revisados y que estén aptos para iniciar la operación de vuelo, de acuerdo a los manuales correspondientes;
- g) adoptar las medidas necesarias para la seguridad de la aeronave, pasajeros y carga, así como la prevención de actos que atenten contra los mismos; y,
- h) cumplir las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo cuando éstas puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de los pasajeros, en cuyo caso, el

comandante adoptará la decisión que a su criterio sea necesaria para cumplir con su cometido, previa notificación que hará de inmediato a los referidos servicios, asumiendo la responsabilidad de tal decisión.

Artículo 101.- El comandante es el responsable de la conducción y seguridad de la aeronave. Durante el viaje, tiene facultad de ejercer funciones disciplinarias sobre la tripulación y autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas necesarias para garantizarla.

Artículo 102.- El comandante tiene funciones notariales y de oficial público y en tal carácter, registrará en los libros correspondientes los nacimientos o defunciones y los testamentos in extremis ocurridos a bordo y remitirá copia a la autoridad competente.

En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, el comandante de la aeronave deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la Autoridad Aeronáutica Civil en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, solicitará la intervención del Cónsul paraguayo.

Artículo 103.- El comandante de la aeronave tiene facultad, aun sin mandato especial y cuando las circunstancias lo exijan, para efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar a los pasajeros, equipajes, carga y correo transportados.

Artículo 104.- El comandante de la aeronave tiene facultad de arrojar durante el vuelo las mercancías o equipajes si lo considera indispensable para la seguridad de la aeronave.

Artículo 105.- El comandante de la aeronave tiene la obligación de asegurarse, antes de la partida, que las condiciones meteorológicas y operativas garanticen la seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad, el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a garantizar la seguridad del mismo.

Artículo 106.- El Comandante de Aeronave está obligado a observar las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo que su cumplimiento implique grave peligro para la seguridad de la aeronave o de las personas, en cuyo caso notificará a esos servicios esa situación y las medidas que adopte.

REGIMEN LABORAL

Artículo 107.- Se reconocen y admiten los principios del Derecho Laboral que afecten al transporte aéreo de servicio internacional y que consideren la situación específica del personal aeronáutico.

Artículo 108.- No obstante lo dispuesto en la legislación laboral común en materia de jornada de trabajo, los sistemas y turnos de trabajo y descanso del personal aeronáutico se regirán por las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por razones de seguridad de vuelo y atendiendo al carácter de servicio público de la aeronáutica de transporte comercial.

Artículo 109.- Las partes no podrán rescindir el contrato laboral durante la prestación de un servicio de vuelo.

Artículo 110.- A falta de disposiciones laborales expresas en la legislación aeronáutica, regirá el Código del Trabajo y normas complementarias.

CAPITULO XI

- LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

DEL TRÁFICO AÉREO.

Artículo 67. Se considerará tráfico aéreo regular el prestado para transporte comercial de pasajeros, correo o carga y con arreglo a tarifas, itinerarios y horarios fijos de conocimiento general.

Será tráfico aéreo eventual o no regular cualquier otro de carácter comercial no comprendido en el párrafo anterior.

Artículo 68. Será tráfico aéreo interior el que se efectúe sobre territorio de soberanía del Estado nacional de la aeronave y tráfico aéreo exterior el que se realice en todo o en parte sobre territorio de soberanía de otro Estado. Este tráfico se considera internacional cuando tenga escala en territorio extranjero.

El tráfico de cabotaje comprende todo transporte de pasajeros, carga o correo que se realice entre lugar de soberanía española, aunque para ello sobrevuele territorio o aguas jurisdiccionales de otro Estado.

Artículo 69. Al Ministerio del Aire corresponde conceder o autorizar la implantación e iniciación de servicios aéreos, así como ejercer la inspección necesaria para garantizar el cumplimiento de las condiciones de la concesión o autorización.

Artículo 70. Los servicios regulares de tráfico aéreo podrán ser prestados por Organismos o personas, previa concesión por un tiempo no superior a quince años, plazo que podrá ser prorrogado.

Artículo 71. Los servicios de cabotaje serán reservados a empresas nacionales.

Artículo 72. Los servicios de líneas regulares sólo podrán volar sobre las rutas establecidas en la concesión. Para efectuar servicios extraordinarios se requerirá autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 73. Las concesiones de servicios regulares por líneas determinadas o por redes de rutas se otorgarán a empresas de nacionalidad española y mediante concurso público, salvo por razones de interés nacional o de la propia explotación del transporte, apreciadas en Consejo de Ministros, que aconsejen otra cosa.

Artículo 74. Los concesionarios habrán de ser españoles, poseer medios económicos y técnicos suficientes y asegurar, con garantía bastante, el pago de las responsabilidades que se originen con ocasión de los servicios durante el tiempo de la concesión.

Cuando el concesionario de un servicio regular sea una persona jurídica, deberán ser igualmente españoles, al menos, las tres cuartas partes de su capital y de sus administradores.

Artículo 75. Si el capital de una Empresa concesionaria estuviese representado por acciones, los títulos serán nominativos.

Artículo 76. El Ministerio del Aire intervendrá en las Empresas concesionarias en la forma y condiciones que determine la propia concesión con el fin de ejercer la inspección a que se refiere el [artículo 69](#).

Artículo 77. La explotación de los servicios regulares podrá ser subvencionada por el Estado, que determinará las condiciones de la subvención.

Artículo 78. La tramitación de las concesiones corresponde al Ministerio del Aire y su aprobación al Consejo de Ministros.

Artículo 79. El tráfico no regular podrá ser ejercido por empresas individuales o colectivas, sean o no concesionarias de otro tráfico, previa autorización del Ministerio del Aire y bajo su inspección.

Las autorizaciones tendrán un plazo de vigencia no inferior a un año ni mayor de diez, pudiendo ser prorrogadas.

Artículo 80. Para que el Ministerio del Aire otorgue la autorización a que se refiere el [artículo anterior](#) será necesario que la empresa solicitante cumpla las condiciones siguientes:

1. Que el solicitante sea español y, si se trata de empresa colectiva, que su capital sea íntegramente nacional o que la participación de capital extranjero no exceda del 25 % de aquél. Las sociedades anónimas emitirán nominativamente todos sus títulos.
2. Acreditar que se dispone del material que en cada caso se fije para la prestación del servicio.
3. Depositar una fianza cuya cuantía se determinará en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.
4. Que el personal directivo y de vuelo de la Empresa sea español y reúna las condiciones exigidas en esta Ley.

Artículo 81. La autorización prevista en los dos artículos anteriores permitirá realizar el tráfico de carácter interior, con bases de partida y llegada dentro del territorio de soberanía española, previa obtención de los permisos técnicos reglamentarios. Para el tráfico exterior será necesaria, en cada caso, autorización especial de la Dirección General de Aviación Civil.

Entre poblaciones enlazadas por líneas regulares de navegación aérea, sólo se autorizará el servicio no regular a la Empresa o Empresas concesionarias de dichas líneas. Podrá, no obstante, autorizarse este servicio a Empresa distinta cuando la demanda de pasaje y carga lo aconseje, a juicio de la autoridad aeronáutica, y no sea atendida suficientemente por la Empresa de servicio regular. Fuera de este caso excepcional, las Empresas de tráfico no regular únicamente podrán servir las rutas de la línea regular entre puntos en que ésta no tenga escala.

Artículo 82. El Ministerio del Aire fijará anualmente las tarifas máximas que podrán aplicarse al tráfico no regular interior, que no podrán ser inferiores a las autorizadas para el servicio regular.

Artículo 83. Las aeronaves extranjeras no podrán efectuar transporte de cabotaje.

Artículo 84. El Ministerio del Aire podrá conceder permiso para vuelos especiales o de ensayo de carácter comercial, por plazo máximo de tres meses.

Artículo 85. El Estado español tendrá preferencia para adquirir, al término de la concesión, los bienes y derechos afectos al servicio público de transporte aéreo que pertenecieran a la Empresa concesionaria.

Artículo 86. El transporte aéreo internacional, tanto español como extranjero, puede ser regular, no regular y de turismo.

Artículo 87. Toda aeronave que efectúe tráfico internacional habrá de realizar su entrada y salida de territorio español por un aeropuerto aduanero.

Sin embargo, las aeronaves de turismo podrán utilizar, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, todos los aeropuertos abiertos a este tráfico, siempre que no alteren su pasaje o carga.

Artículo 88. Los servicios aéreos españoles para el tráfico internacional, de carácter regular, se establecerán mediante convenios con los Estados interesados. Los permisos o concesiones a empresas extranjeras para efectuar ese mismo tráfico se otorgarán normalmente bajo el principio de reciprocidad y sin perjuicio para los servicios nacionales. Las aeronaves extranjeras de tráfico no regular necesitarán autorización para cada servicio o viaje.

Artículo 89. Las aeronaves de estado extranjeras no podrán volar sobre territorio de soberanía nacional, sin previa autorización o invitación, salvo las destinadas al servicio de búsqueda y salvamento, con arreglo a los convenios especiales.

Los mismos requisitos se exigirán a las aeronaves sin piloto o sin motor, cuando se trate de cualquier vuelo para el ensayo o aplicación de innovaciones no aceptadas aún internacionalmente.

Artículo 90. Ninguna aeronave extranjera será autorizada para volar sobre territorio español sin tener garantizadas suficientemente las responsabilidades que pueda contraer por el sobrevuelo o por los contratos de transporte, con sujeción a la Ley española.

Artículo 91. Cuando lo aconsejen circunstancias especiales, el Gobierno podrá modificar el porcentaje de participación extranjera en las Empresas de tráfico aéreo a que se refiere [este capítulo](#).

- **LEY AERONÁUTICO DE PERÚ.**

AVIACIÓN CIVIL

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 77.- De la Aviación Civil

77.1 El concepto de Aviación Civil comprende la Aviación Comercial y la Aviación General.

77.2 La Aviación Comercial comprende el transporte aéreo, el transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

77.3 La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus formas.

AVIACIÓN COMERCIAL

Artículo 78.- Del transporte aéreo, transporte aéreo especial y el trabajo aéreo

78.1 Se considera servicio de transporte aéreo a la serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una contraprestación, salvo las condiciones particulares del transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

78.2 Se considera servicio de transporte aéreo especial al empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos, bajo diferentes formas y modalidades, a cambio de una contraprestación.

78.3 El concepto de trabajo aéreo alude al empleo de una aeronave directamente como herramienta de trabajo para una o más labores específicas a cambio de una contraprestación.

Artículo 79.- De la Aviación Comercial Nacional

79.1 La Aviación Comercial Nacional está reservada a personas naturales y jurídicas peruanas.

79.2 Se considera persona jurídica peruana a aquella que cumple con los siguientes requisitos dentro de su constitución societaria:

a) Tener establecido su domicilio principal en el territorio de la República;

b) Por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad deben ser de nacionalidad peruana o tener domicilio permanente en el Perú, y

c) La propiedad de la persona jurídica deberá ser sustancialmente nacional. Por lo menos un 51% (cincuenta y uno por ciento) del capital social de la empresa debe ser de propiedad peruana y estar bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad peruana con domicilio permanente en el Perú. La reglamentación deberá establecer el plazo de vigencia de esta limitación.

Artículo 80.- Del servicio de transporte aéreo regular y no regular

80.1 Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en regular y no regular.

80.2 Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que, abierto al uso público, se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados, para constituir una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.

80.3 Se entiende por servicios de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos.

Artículo 81.- Del servicio de transporte aéreo nacional e internacional

81.1 Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en nacional o internacional.

81.2 Se entiende por servicio de transporte aéreo nacional, el realizado entre 2 (dos) o más puntos del territorio peruano.

81.3 Se entiende por servicio de transporte aéreo internacional, el realizado entre el territorio peruano y el de un Estado extranjero o entre 2 (dos) puntos del territorio peruano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

Artículo 82.- Del servicio de transporte aéreo internacional

La actividad aerocomercial se establece en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de empresas nacionales y extranjeras, a cuyo efecto la Dirección General de Aeronáutica Civil otorgará las respectivas autorizaciones y celebrará actas o memoranda de entendimiento sobre transporte aéreo, las que para entrar en vigencia deberán ser ratificadas por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Artículo 83.- Del representante legal de personas naturales y jurídicas extranjeras

Las personas jurídicas extranjeras autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener domicilio permanente en el Perú.

Artículo 84.- De las tarifas y fletes del servicio de transporte aéreo

84.1 La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.

84.2 Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública el Estado, mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tendrá carácter extraordinario y su plazo será determinado en el Decreto Supremo respectivo. Las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 85.- Del transporte de carga postal

85.1 Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular y no regular pueden ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo de carga postal.

85.2 La legislación postal se aplica al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente, excepto en lo relativo a la responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el Título XII de la presente Ley.

AVIACIÓN GENERAL

Artículo 86.- De las autorizaciones para la Aviación General

Para realizar actividades de Aviación General en cualquiera de sus modalidades, las personas naturales o jurídicas deberán obtener un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo y contar con la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación que correspondan, de acuerdo con las condiciones y requisitos que establezca la reglamentación.

Artículo 87.- De las normas aplicables a la Aviación General

La Aviación General se rige por las disposiciones de la presente Ley, en lo que le sean aplicables. La Dirección General de Aeronáutica Civil establecerá la reglamentación a que se sujeta la Aviación General en sus diversas modalidades.

AUTORIZACIONES PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 88.- Del Permiso de Operación y del Permiso de Vuelo

88.1 El Permiso de Operación es la autorización administrativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga mediante Resolución Directoral, a una persona natural o jurídica hasta por el plazo de 4 (cuatro) años, para realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General, de acuerdo a las condiciones del Certificado de Explotador o de la Conformidad de Operación y a las Especificaciones Técnicas de Operación, el que

puede ser prorrogado sucesivamente, siempre que se mantengan las capacidades exigidas por esta Ley.

88.2 El Permiso de Vuelo es la autorización administrativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga a una persona natural o jurídica hasta por el plazo de un año, para realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General con carácter especial, ocasional, esporádico o eventual.

88.3 El Permiso de Operación o el Permiso de Vuelo no importa exclusividad ni preferencia para realizar la operación autorizada.

Artículo 89.- De las normas y procedimientos para el otorgamiento de Permisos de Operación y Permisos de Vuelo

89.1 El Reglamento determinará los requisitos y procedimientos por seguir para el trámite de las solicitudes de obtención de Permisos de Operación y Permisos de Vuelo nacionales e internacionales.

89.2 En los casos de solicitudes de Permisos de Operación Internacional, otros operadores aéreos que estén sirviendo la misma ruta o segmentos de ruta podrán formular oposición, la cual será vista en Audiencia Pública, de acuerdo a lo señalado por el Reglamento.

Artículo 90.- Del Certificado de Explotador, la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación

90.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la presente Ley y su reglamentación, certifica la capacidad legal, técnica y económico- financiera del solicitante y acepta las Especificaciones Técnicas de Operación.

90.2 El Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o la Conformidad de Operación para la Aviación General, así como las Especificaciones Técnicas de Operación, son los documentos públicos que acreditan la capacidad legal, técnica y económico-financiera del explotador. Estos documentos constituyen requisito indispensable para que una persona natural o jurídica que obtenga un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo pueda realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General. No se encuentran sujetos al régimen, condiciones y plazos de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo y demás autorizaciones administrativas que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil.

90.3 El Certificado de Explotador o la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación tienen plazo indefinido y pueden ser modificados, suspendidos o revocados en cualquier momento por la Dirección General de Aeronáutica Civil. La reglamentación establecerá las causales de su modificación, suspensión o revocación.

Artículo 91.- De las obligaciones de los titulares de Permisos de Operación o Permisos de Vuelo

Toda persona natural o jurídica que obtenga un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo, sea para realizar actividades de Aviación Comercial o de Aviación General, nacionales o internacionales, según sea el caso, queda obligada a:

- a) Hacer mención expresa, cuando realice publicidad o venta de sus servicios, de que el vuelo se efectúa con escalas, con conexión, en código compartido o bajo cualquier otra modalidad prevista o permitida por esta Ley, así como proporcionar cualquier otra información necesaria, a fin de no inducir a error al usuario, especialmente en cuanto a las características y condiciones del servicio;
- b) Registrar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la forma y oportunidad establecida, tarifas, datos estadísticos e informes que correspondan a su actividad;
- c) Establecer un sistema de radiocomunicación entre los puntos a operar, a fin de mantener la información sobre el tráfico aéreo que realizan sus aeronaves;
- d) Renovar o modificar las aeronaves que presten servicios de Aviación Comercial, conforme a las regulaciones o restricciones sobre protección del ambiente y el ruido que adopte la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- e) Trasladar gratuitamente en sus aeronaves a los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil que viajen en misión de inspección;
- f) Someter a previa autorización la capacidad, frecuencia e itinerarios en los servicios de transporte aéreo que realice, y g) Cumplir con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas en su respectivo permiso, en la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 92.- De las obligaciones derivadas de la obtención de un Permiso de Operación Internacional

92.1 La obtención y utilización de un Permiso de Operación por parte de una empresa extranjera para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional implica:

- a) La renuncia a todo tipo de reclamo basado en la inmunidad diplomática, en los casos de reclamaciones surgidas como consecuencia de operaciones realizadas bajo sus respectivos Permisos de Operación;
- b) El sometimiento expreso a la jurisdicción peruana para toda cuestión que se derive de las actividades aeronáuticas a su cargo, efectuadas en territorio peruano, y c) El consentimiento al empleo transitorio por parte del Estado Peruano de sus aeronaves, material y personal peruano del que disponga, en casos de conflictos internacionales, desórdenes internos y calamidades públicas. En estos casos, el Estado Peruano reconoce los gastos ocasionados, de conformidad con la legislación vigente y la práctica internacional.

92.2 En el transporte internacional el explotador no deberá embarcar pasajeros sin verificar previamente, que están premunidos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 93.- De la garantía global

93.1 Toda persona natural o jurídica solicitante de un Permiso de Operación para realizar actividades de Aviación Comercial nacional o internacional deberá constituir garantía global por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio que solicita, en las condiciones y monto que establezca la reglamentación.

93.2 La revocatoria del Permiso de Operación conlleva la pérdida de la garantía.

Artículo 94.- De la aplicación de principios y pautas de simplificación administrativa

94.1 En el otorgamiento de autorizaciones o Permisos de Operación o Permisos de Vuelo para operaciones de aviación civil se tendrán en cuenta los principios, pautas y normas sobre veracidad, celeridad y simplificación administrativa contemplados en la legislación vigente, en tanto no se ponga en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

94.2 Toda persona tiene derecho a tomar conocimiento de las solicitudes de Permisos de Operación para realizar actividades de Aviación Comercial, así como de las autorizaciones para realizar actividades de aeronáutica civil en general, que se presenten ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 95.- Del silencio administrativo positivo

95.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil resuelve las solicitudes de Permisos de Operación y de Permisos Vuelo, dentro del plazo máximo de 90 (noventa) y 30 (treinta) días hábiles, respectivamente, contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

95.2 Las solicitudes para obtener las demás autorizaciones serán resueltas dentro del plazo máximo de 60 (sesenta) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

95.3 Vencidos dichos plazos sin que exista pronunciamiento debidamente sustentado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se entenderá otorgado el permiso o la autorización correspondiente en forma automática y en los términos y condiciones en que fue solicitada.

Artículo 96.- De la prohibición de cesión y transferencia de permisos

Los Permisos de Operación y los Permisos de Vuelo no podrán ser cedidos, transferidos y, en ningún caso, explotados en forma indirecta por otro transportista.

Artículo 97.- De las causales de suspensión o revocación de permisos

97.1 Los Permisos de Operación y los Permisos de Vuelo caducan al vencimiento del plazo establecido en ellos.

97.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente el Permiso de Operación o el Permiso de Vuelo otorgado

para la realización de actividades aeronáuticas civiles, en especial de Aviación Comercial, en los siguientes casos:

- a) Si el explotador pierde la capacidad legal, técnica o económico- financiera según la cual le fue otorgado el Permiso de Operación;
- b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía global o reponerla en el plazo establecido por la reglamentación correspondiente;
- c) Si las operaciones no se inician dentro del término de 30 (treinta) días calendario desde la fecha de otorgamiento del Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o de la de Conformidad de Operación para la de Aviación General;
- d) Si las operaciones no se inician dentro del término de 90 (noventa) días calendario desde la fecha de otorgamiento del Permiso de Operación Internacional;
- e) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de 90 (noventa) días calendario sin causa justificada;
- f) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución conforme a ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios;
- g) Si el Permiso de Operación es cedido, transferido o explotado en contravención con lo dispuesto en la presente Ley;
- h) Si no se cuenta con los seguros obligatorios establecidos por esta Ley;
- i) Cuando se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por el Perú;
- j) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- k) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

OTORGAMIENTO DE DERECHOS AEROCOMERCIALES

Artículo 98.- De los criterios para el otorgamiento de derechos aerocomerciales

En el otorgamiento de Permisos de Operación para prestar el servicio de transporte aéreo internacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- a) Que se asegure a los transportadores aéreos nacionales el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (Primera y Segunda Libertad del Aire);
- b) Que la demanda de transporte aéreo entre el territorio peruano y el de un determinado país se atienda, en lo posible, con transportadores de ambos países, sujetándose la capacidad que se autorice, a razones de interés público y, supletoriamente, a las necesidades presentes y futuras de los tráficos embarcados en el territorio peruano que

sean desembarcados en aquel país o viceversa (Tercera y Cuarta Libertad del Aire). El mismo criterio se aplicará respecto de los tráficos que realice todo transportador extranjero desde terceros países a la República del Perú y viceversa (Quinta Libertad del Aire);

c) Que los tráficos regionales y fronterizos sean, en lo posible, atendidos por transportadores peruanos y del país de que se trate, de conformidad con los instrumentos internacionales. Asimismo se podrá establecer un régimen especial en caso sea necesario;

d) Que el otorgamiento de todo derecho aerocomercial a un transportador extranjero se sujete a lo establecido en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales, o en ausencia de éstos se condicione a la equitativa reciprocidad o a una compensación económica equivalente para la República del Perú, y

e) Que se promueva la consolidación, la continuidad y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo, en beneficio y seguridad de los usuarios.

Artículo 99.- Del otorgamiento de rutas, frecuencias y derechos aerocomerciales internacionales

99.1 El otorgamiento de rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales que corresponden al Estado Peruano se realizará, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante asignación directa, distribución proporcional o concurso público, de acuerdo a las condiciones que establezca la reglamentación respectiva. En el caso de que los derechos aerocomerciales, rutas y frecuencias existentes sean menores a los que soliciten 2 (dos) o más empresas aéreas, éstos se asignarán mediante concurso público, de acuerdo a las condiciones y procedimientos que fije la reglamentación.

99.2 Las personas jurídicas peruanas que requieran de un Permiso de Operación Internacional para efectuar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo deberán estar explotando un servicio similar de transporte aéreo nacional.

Artículo 100.- De los Permisos de Vuelo especiales

100.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede autorizar servicios no regulares de transporte aéreo internacional en las rutas servidas o no por servicios regulares, a fin de atender demandas estacionales.

100.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede autorizar vuelos exploratorios a fin de evaluar la potencialidad de los tráficos en una ruta determinada, hasta por el plazo de un año, en la forma y procedimiento que determine la reglamentación.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

CIRCULACION AEREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21. Las Aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o cuando se trate de aeronaves

públicas en ejercicio de sus funciones específicas. Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima.

ARTICULO 22. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización.

ARTICULO 23. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá establecer o disponer excepciones al régimen de Ingreso de aeronaves públicas o privadas. extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

ARTICULO 24. Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados, licencias o equivalentes aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la República de Guatemala sea parte y en condiciones de reciprocidad.

ARTICULO 25. No podrá efectuarse el desplazamiento de una aeronave Sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la Dirección General de Aeronáutica Civil. Sin autorización de esta última no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

ARTICULO 26. Si una Aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio guatemalteco sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida.

Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos Incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales la República de Guatemala sea parte.

Así mismo la Dirección General de Aeronáutica Civil puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto de violación Ocurrido.

ARTICULO 27. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tomará las medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su domicilio principal o residencia permanente en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito incompatible con los fines dei Convenio de Chicago de 1944.

AERONAUTICA COMERCIAL

TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INTERNACIONAL

ARTICULO 65. Los servicios aéreos, se clasifican de la siguiente manera:

1. Servicios de transporte aéreo.
 - a) Atendiendo a la frecuencia en: regular y no regular.
 - b) Atendiendo a su actividad en: comercial y no comercial, privado o de aviación general.
 - c) Atendiendo al ámbito territorial en: nacional o internacional.
2. Trabajos aéreos y servicios no contemplados en la, presente Ley.
3. Servicios auxiliares;

Toda empresa para poder iniciar operaciones en Guatemala debe contar *con* un certificado de operador aéreo y un certificado de explotación, documentos sin los cuales no podrá realizar el servicio de transporte aéreo.

El reglamento y regulaciones respectivas normaran su desarrollo y requerimientos de operación.

ARTICULO 66. Política de cielos abiertos. El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales Internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o Correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.

ARTICULO 67. Autorización para Prestar Servicios de Transporte Aéreo. Para prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o Correo, o servicios combinados se requiere la autorización escrita de la Dirección. Tal autorización deberá ser otorgada dentro los treinta (30) días, contados a partir de la fecha en que hayan concluido los procedimientos de certificación aérea de operación y cumplido todos los requisitos para optar al servicio propuesto.

Si en un plazo de un (1) año contado a partir de la solicitud del interesado, no se concluye el proceso de certificación del operador el mismo se dará por concluido, ordenándose su archivo y deberá iniciarse nuevamente a solicitud de la parte interesada.

Si una aeronave ingresa a territorio guatemalteco sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho Interno e internacional.

ARTICULO 68. Suspensión y revocación. Las autorizaciones que la Dirección emita al tenor de lo preceptuado en este título finalizan, por el vencimiento del plazo establecido en ellos.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente la autorización cuando:

- a) El explotador pierde la capacidad legal, técnica o económica-financiera, según la cual le fue otorgada la autorización.
- b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía o garantías exigidas.
- c) Si las operaciones no se inician dentro del plazo de treinta (30) días desde la fecha de otorgamiento del certificado de explotador.
- d) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de noventa (90) días sin causa justificada, o no inicia sus operaciones en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de certificación de Explotación.
- e) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme a la ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- f) Si la autorización para la prestación de los servicios es cedida, transferida o explotada en contravención con lo dispuesto en el certificado y/o lo dispuesto en la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y normas complementarias.
- g) Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por Guatemala.
- h) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- i) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 69. Los explotadores están obligados a entregar la información o documentación técnica, legal, estadística y económica-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que le sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil, preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a la Ley.

ARTICULO 70. Mercancías peligrosas. El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente.

El reglamento determinará los requisitos que deban de cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones.

AVIACION COMERCIAL

ARTICULO 71. Aviación comercial nacional. La Aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas Individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo realizado por aeronave de Transporte publico de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler.

Para el efecto se conceptúa como persona jurídica guatemalteca a aquella que cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Tener su domicilio principal en el territorio de la República.
- b) Que por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad, sean guatemaltecos o residan permanentemente en el país,
- c) Que el cincuenta y uno por ciento (51 %), del capital social de la empresa, por lo menos, sea de propiedad guatemalteca y esté bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca.

No obstante lo que indica la anterior literal, los accionistas extranjeros podrán aportar o invertir en el capital social de personas jurídicas que se dediquen a dicha actividad, de conformidad con las disposiciones siguientes:

- 1) A partir del uno de enero del año 2001, con la aportación máxima del cincuenta y uno por ciento (51 %) del capital social respectivo, y
- 2) A partir del uno de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento (100%) del capital social total.

ARTICULO 72. Transporte aéreo regular y no regular. Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no Regular.

Transporte aéreo regular: es normalmente el que puede ser utilizado por el público y que se realiza ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistemático

El servicio de transporte aéreo no regular: es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular.

ARTICULO 73. Transporte aéreo nacional e internacional. Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser nacional o internacional.

El transporte aéreo nacional' es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

El transporte aéreo internacional' es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos (2) puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

ARTICULO 74. Representante. Las personas jurídicas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener su domicilio permanente en Guatemala.

ARTICULO 75. De las tarifas. La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y la demanda de los servicios. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional, Esta intervención tiene carácter extraordinario, las tarifas mínimas y

máximas se fijarán de acuerdo al informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

AVIACION CIVIL COMERCIAL Y NO COMERCIAL

DISPOSICION FUNDAMENTAL

Aviación Civil Comercial y no Comercial

Artículo 93. La Aviación civil comercial comprende la prestación del Servicio Público de Transporte Aéreo y los trabajos aéreos. Toda actividad distinta a éstas se considerará aviación no comercial.

DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

Servicio Público de Transporte Aéreo

Artículo 90. El servicio público de transporte aéreo comprende la serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a pasajeros, equipaje, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando el pago de una contraprestación.

Empresas de transporte aéreo

Artículo 95. Las empresas de transporte aéreo son todas aquellas organizaciones económicas que, constituidas de conformidad con las leyes pertinentes, se dedican a la explotación del servicio público de transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo o cualesquiera otras actividades propias del servicio, de conformidad con lo establecido en el presente Decreto-Ley, sus reglamentos, las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil y las normas y métodos recomendados internacionalmente.

Servicio público de transporte aéreo regular y no regular

Artículo 96. Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio público de transporte aéreo se clasifica en regular y no regular.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que siendo de permanente accesibilidad, y que presta un servicio público, se realiza entre dos o más puntos en una misma rota y con sujeción a itinerarios, frecuencias de vuelo, horarios, precios o tarifas publicadas según el caso; o el que se efectúa en forma tal que pueda reconocerse fácilmente como periódico.

Todo otro tipo de transporte aéreo se considerará transporte aéreo no regular.

Cualquier otra modalidad de los servicios de transporte aéreo las establecerá el Instituto Nacional de Aviación Civil mediante providencia administrativa.

Servicio de Transporte Aéreo Nacional e Internacional

Artículo 97. Por el ámbito territorial donde se realizan las operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en nacional e Internacional.

Se entiende por servicio de transporte aéreo nacional el realizado entre dos (2) o más puntos del territorio de la República Bolivariana de Venezuela. No pierde el carácter de tal por la ocurrencia de un aterrizaje forzoso fuera del país ni por el sobrevuelo de territorios o aguas jurisdiccionales de otro Estado.

Se entiende por servicio de transporte aéreo internacional el realizado entre el territorio de la República Bolivariana de Venezuela y el de un Estado extranjero, o entre dos (2) puntos del territorio venezolano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

Cabotaje

Artículo 98. Se reserva a las empresas venezolanas el servicio público de transporte aéreo nacional. A los efectos de este Decreto-Ley, son empresas venezolanas aquellas cuya propiedad sustancial y control efectivo esté en manos de venezolanos, según lo previsto en el ordenamiento jurídico vigente.

Prestación del servicio por parte del Estado

Artículo 99. El Estado podrá prestar el servicio público de transporte aéreo, para lo cual se ajustará a las disposiciones establecidas en este Decreto-Ley.

Libertad de fijación de precios

Artículo 100. Los transportistas aéreos podrán fijar los precios de sus servicios, en términos que permitan su prestación en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Deber de notificación y publicación

Artículo 101. Los precios de los servicios de transporte aéreo deberán notificarse y publicarse de conformidad con lo previsto en el numeral 5 del Artículo 15 de este Decreto-Ley y con lo que establezca la providencia administrativa respectiva que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Cuando se trate de tarifas establecidas de conformidad con el Artículo siguiente, las mismas deberán cumplir con la obligación de publicación.

En los precios o tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetos y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas.

Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario en la publicidad y al momento de la contratación del servicio.

Restricción de aplicación de la tarifa

Artículo 102. El Instituto Nacional de Aviación Civil de oficio o a petición de parte interesada, podrá previa audiencia de los interesados, establecer provisionalmente las tarifas de los servicios de transporte aéreo, y remitir las actuaciones al órgano encargado de la promoción y protección de la libre competencia, a los fines de que dicho organismo realice las actuaciones y tome las decisiones pertinentes de conformidad con la ley de la materia: cuando tenga fundados indicios de que dichas tarifas pueden constituir una práctica prohibida por ser contraria al ejercicio de la sana competencia, persiga fines predatorios, monopolísticos o la instauración de ventajas comerciales indebidas.

En tales casos, el órgano encargado de la promoción y protección de la libre competencia, podrá ratificar, modificar o levantar la regulación tarifaria provisional, así como determinar la duración de ésta en el tiempo.

Condiciones Generales de Transporte Aéreo

Artículo 103. El Instituto Nacional de Aviación Civil establecerá las Condiciones Generales, atendiendo a las particularidades del tipo de servicio a las cuales deberán sujetarse los prestadores del servicio público de transporte aéreo, por empresas aéreas nacionales.

A tal efecto, las Condiciones Generales deberán contener el Régimen de indemnización aplicable para los casos de demoras, denegación de embarque y sobreventa de boletos.

Características de los sistemas de Información

Artículo 104. Cualquier sistema de ventas o reservaciones, computarizados o no, que ofrezca información sobre horarios, itinerarios, disponibilidad de asientos o de capacidad de carga, tarifas y cualquier otro servicio vinculado al transporte aéreo, deberá garantizar la Imparcialidad, transparencia y no discriminación para todas las partes involucradas en estos sistemas, y tutelar el carácter confidencial de los datos registrados. El Instituto Nacional de Aviación Civil dictará las normas técnicas que garanticen la efectividad de dichos sistemas.

Transporte de sustancias estupefacientes y de enfermos

Artículo 105. Se prohíbe el transporte no autorizado de sustancias estupefacientes y el de personas que estén bajo la influencia de aquellas, o que se encuentren en estado de embriaguez.

Los Jefes de Aeropuertos o aquellos quienes hagan sus veces, podrán autorizar el transporte de personas que estén bajo los efectos de estupefacientes o a quienes hayan de aplicárseles durante el viaje, siempre que se le suministre por prescripción médica y viajen bajo el cuidado de una persona calificada a tales efectos.

El transporte aéreo de personas afectadas por enfermedades contagiosas o mentales, convalecientes, cuando éstas últimas constituyen un peligro inminente para la seguridad del vuelo o del pasajero, deberá efectuarse de conformidad con las normas que dicte el

Instituto Nacional de Aviación Civil a los efectos de garantizar su seguridad y la de la operación aérea.

Mercancías Peligrosas

Artículo 106. Las aeronaves civiles sólo podrán transportar material de guerra, y sustancias inflamables, explosivas o peligrosas, con la autorización previa del Instituto Nacional de Aviación Civil de conformidad con las normas técnicas que éste dicte y con las normas y métodos recomendados internacionalmente.

Porte de armas a bordo

Artículo 107. Queda prohibido a toda persona el porte o tenencia de armas a bordo de aeronaves de transporte público de pasajeros que realicen vuelos nacionales o internacionales.

Los miembros de la Fuerza Armada Nacional, de los Cuerpos de Seguridad del Estado y las personas autorizadas por ley para el Porte de Armas observarán lo dispuesto en la normativa que a tal efecto dicte el Ejecutivo Nacional.

TRABAJOS AEREOS

Condiciones

Artículo 108. Los trabajos aéreos remunerados sólo podrán realizarse por empresas y personal técnico venezolano, salvo que se carezca de éste en el país.

Para la realización de cualquier trabajo aéreo se requiere la habilitación administrativa otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Tipos

Artículo 109. Los trabajos aéreos pueden ser remunerados o no y comprenden la operación de aeronaves para la prestación de servicios especializados tales como:

Aerofotografías, aerocinematografías y aerotopografías.

Publicidad aérea.

Investigación o exploración del suelo y del subsuelo.

Actividades relacionadas con el fomento de la producción agrícola, vuelos de aspersión o espolvoreo, combate de plagas, aplicación de insecticidas, herbicidas, hormonas o fertilizantes.

Vuelos científicos o educacionales.

Provocación artificial de lluvias.

Extinción de Incendios.

Localización de cardúmenes.

Todo servicio efectuado en el medio aéreo mediante la utilización de aeronaves civiles, distintos al transporte aéreo.

El Instituto Nacional de Aviación Civil dictará las normas a las cuales deberán ajustarse las operaciones de trabajos aéreos.

HABILITACIÓN ADMINISTRATIVA Y CONCESION

Concepto de Habilitación Administrativa

Artículo 118. La habilitación administrativa es el título administrativo de naturaleza autorizatoria que otorga el Instituto Nacional de Aviación Civil para el establecimiento o explotación de cualquier actividad o servicio aéreo, en los casos y condiciones establecidos en este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas de desarrollo que al efecto se dicten.

Las habilitaciones administrativas tendrán las modalidades que al efecto establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con lo dispuesto en el presente Decreto-Ley y sus reglamentos.

Requisitos

Artículo 119. Los requisitos para la obtención de las habilitaciones administrativas serán los previstos en este Decreto-Ley, sus reglamentos y en las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Para el establecimiento y explotación del servicio público de transporte aéreo regular, nacional o Internacional, por empresas venezolanas de transporte aéreo se requiere de la respectiva concesión otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Para el establecimiento y explotación de las otras modalidades de servicio público de transporte aéreo, incluyendo los servicios de transporte aéreo internacional prestados por empresas extranjeras, se requiere de la respectiva habilitación administrativa otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Para el otorgamiento de concesiones se requiere que el servicio satisfaga una necesidad o conveniencia pública, previa evaluación y comprobación de lo siguiente:

La capacidad legal, técnica y económico-financiera para prestar el servicio bajo adecuadas condiciones de calidad, seguridad y permanencia.

La disponibilidad actual o potencial de aeronaves que satisfagan las exigencias de aeronavegabilidad y los requisitos de protección del ambiente Indicados en las normas técnicas.

La capacidad para cumplir con los programas de mantenimiento de aeronaves, control de accesorios, partes y repuestos aprobados por el Instituto Nacional de Aviación Civil, así

como también, con los programas de entrenamiento y capacitación del personal técnico de vuelo y de mantenimiento.

La existencia de garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio.

Normativa aplicable para servicios internacionales

Artículo 120. Las habilitaciones administrativas y las concesiones para la prestación de servicios públicos de transporte aéreo internacional, deberán ajustarse a los términos contenidos en los tratados y convenios Internacionales aplicables, a lo dispuesto en este Decreto-Ley, sus reglamentos y la normativa técnica dictada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, quedando sujetos los servicios prestados por transportistas extranjeros, al ejercicio del principio de la reciprocidad y al interés nacional.

Duración de la Concesión

Artículo 121. La concesión para la prestación de servicios de transporte aéreo se otorgará por quince (15) años prorrogables, siempre que el concesionario demuestre:

Haber cumplido satisfactoriamente con los servicios otorgados en concesión.

Haber optimizado la calidad de los servicios durante el período de vigencia de la concesión, de acuerdo con los Indicadores de eficiencia y seguridad que determinen los reglamentos respectivos.

Haber solicitado la prórroga durante el año anterior a la finalización de la concesión.

Aceptar las nuevas condiciones que pueda establecer el Instituto Nacional de Aviación Civil, en beneficio del servicio y de la seguridad operacional.

Requisito para la explotación de nuevas rutas

Artículo 122. No podrán solicitar la explotación de nuevas rutas, aquellas empresas nacionales de servicio público de transporte aéreo, que tengan un porcentaje de retrasos Injustificados en sus vuelos igual o mayor al cincuenta por ciento (50%) de acuerdo a las estadísticas publicadas en el semestre Inmediatamente anterior y no cumpla con los parámetros que al efecto haya establecido el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Extinción de las habilitaciones o concesiones

Artículo 123. Las concesiones o habilitaciones administrativas se extinguen por las siguientes causas:

Por el vencimiento del plazo estipulado sin que se hayan cumplido las condiciones exigidas para su prórroga.

Por renuncia del titular.

Por revocación.

Par la declaratoria de quiebra del titular de la concesión o habilitación.

Principios que orientan el procedimiento de

Artículo 124. El procedimiento para la obtención de concesión para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional será establecido en el Reglamento respectivo sobre la base de un régimen de publicidad y participación de los interesados que garantice transparencia, justicia y equidad en el otorgamiento de las mismas en función del interés nacional.

DE LAS TASAS AERONAUTICAS Y AREOPORTUARIAS

Tasas

Artículo 161. Por los actos previstos en este Decreto-Ley relativos a solicitudes en materia de otorgamiento, renovación, modificación o traspaso de habilitaciones administrativas o concesiones se pagarán al Instituto Nacional de Aviación Civil las tasas que a continuación se indican:

Construcción aeroportuaria para edificaciones: Veinticinco Unidades Tributarias (25 U.T.).

Construcción para pista aeroportuaria: Treinta Unidades Tributarias (30 U.T.).

Operatividad de pista: Treinta Unidades Tributarias (30 U.T.).

Construcción de helipuerto: Veinticinco Unidades Tributarias (25 U.T.).

Operatividad de helipuerto: Veinticinco Unidades Tributarias (25 U.T.).

Matrícula de aeronaves:

Hasta dos mil kilogramos (2.000 Kgs.): Diez Unidades Tributarias (10 U.T.).

Más de dos mil kilogramos (2.000 Kgs.) hasta siete mil kilogramos. (7.000 kgs.): Veinte Unidades Tributarias (20 U.T.).

Mayores a siete mil kilogramos (7.000 Kgs.): Cincuenta Unidades Tributarias (50 U.T.).

Inscripción de traspaso de aeronaves:

Hasta dos mil kilogramos (2.000 Kgs.): Diez Unidades Tributarias (10 U.T.).

Más de dos mil kilogramos (2.000 Kgs.) hasta siete mil kilogramos (7.000 Kgs.): Veinte Unidades Tributarias (20 U.T.).

Mayores a siete mil kilogramos (7.000 Kgs.): Cincuenta Unidades Tributarias (50 U.T.).

Certificado de aeronavegabilidad de aeronaves:

Hasta dos mil kilogramos (2.000 Kgs.): Dos Unidades Tributarias (2 U.T.).

Más de dos mil kilogramos (2.000 Kgs.) hasta siete mil kilogramos (7.000 Kgs.): Cuatro Unidades Tributarias (4 U.T.).

Mayores de siete mil kilogramos (7.000 Kgs.): Seis Unidades Tributarias (6 U.T.).

Autorización para constituir hipotecas y otros gravámenes sobre aeronaves, sus accesorios y partes móviles: cinco Unidades Tributarias (5 U.T.).

Duplicados de constancia de matriculación de aeronaves o certificados de aeronavegabilidad: Una Unidad Tributaria (1 U.T.).

Concesión a sociedades de comercio para la explotación de servicios aéreos nacionales e internacionales, regular y no regular para pasajeros, carga y correo combinados: Trescientas Unidades Tributarias (300 U.T.).

Concesión a sociedades de comercio para la explotación de servicios aéreos nacionales e internacionales regular y no regular para pasajeros, carga y correo Individualmente: Gen Unidades Tributarias (100 U.T.).

Concesión a sociedades de comercio para la explotación de servido agro aéreo en el Territorio de la República: Cincuenta Unidades Tributarias (50 U.T.).

Concesión a sociedades de comercio para la explotación del servido taxi-aéreo:

En el Territorio de la República e Internacional: Doscientas Unidades Tributarias (200 U.T.);

En el Territorio de la República: Ciento Cincuenta Unidades Tributaria (150 (.T.).

Concesión a sociedades de comercio para la explotación de los servidos aéreos de: transporte de valores, aerofotografía, aeropublicidad, localización de cardúmenes y ambulancias aéreas: Ciento Cincuenta Unidades Tributadas (150 U.T.).

Licencias de: alumno piloto; auxiliar de abordaje; Instructor de vuelo instrumental simulado; Instructor de equipos aeronáuticos; operador de control de tránsito aéreo; piloto planeador; mecánico de vuelo; despachador de vuelo; operador de radiocomunicaciones aeronáuticas y otras licencias no enumeradas en este artículo: Una Unidad Tributaria (1 U.T.) cada una.

Licencias de piloto de transporte de líneas aéreas: Diez Unidades Tributarias. (10 U.T.).

Licencias de piloto comercial: Siete Unidades Tributarias (7 U.T.).

Licencia de piloto privado: cinco Unidades Tributarias (5 U.T.).

Licencia de piloto privado de helicóptero: cinco Unidades Tributarias (5 U.T.).

Licencia de piloto de helicóptero comercial: Siete Unidades Tributarias (7 U.T.).

Licencia de mecánico de aviación: Una Unidad Tributaria. (1 U.T.).

Duplicado de licencias del personal técnico aeronáutico: Una Unidad, Tributaria. (1 U.T.).

Certificados Médicos al personal técnico aeronáutico: Una Unidad Tributaria. (1 U.T.).

Duplicados de certificados médicos al personal técnico aeronáutico: Una Unidad Tributaria (1 U.T.).

Habilitaciones Para el personal aeronáutico: Una Unidad Tributaria (1 U.T.) rada una.

Funcionamiento de escuelas para personal técnico aeronáutico: Diez Unidades Tributadas (10 U.T.).

Renovación de la habilitación de funcionamiento de escuelas para personal técnico aeronáutico: Cinco Unidades Tributarias (5 U.T.).

Funcionamiento de talleres aeronáuticos: Diez Unidades Tributarias (10 U.T.).

Renovación de la habilitación de funcionamiento de talleres aeronáuticos: Cinco Unidades Tributarias (5 U.T.).

Inscripción en el Registro Aéreo Nacional de los documentos a que deban inscribirse de conformidad con este Decreto-Ley: hasta Diez Unidades Tributarias (10 U.T.).

Las reválidas de licencias y autorizaciones especiales de licencias para convalidación, causarán los mismos derechos previstos para cada tipo de licencia al personal técnico aeronáutico.

La renovación de las concesiones o la ampliación de las concesiones ya otorgadas, previstas en los numerales 11, 12, 13, 14 y 15, causarán una tasa igual al 50% de la alícuota correspondiente.

Tasa aeronáutica de Servicios a la Navegación Aérea

Artículo 162. Toda aeronave nacional o extranjera que aterrice en el país, o que sin aterrizar sobrevuele el espacio aéreo de la República, deberá pagar una tasa por la utilización de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea, ubicados dentro de la región de información de vuelo asignada a la República Bolivariana de Venezuela. Dicha tasa no podrá exceder de cinco Unidades Tributarias (5 U.T.) por cada 100 Kilómetros o fracción de esta distancia, recorrido dentro de la región de información de

vuelo asignada a la República Bolivariana de Venezuela. El Instituto Nacional de Aviación Civil fijará las alícuotas bajo monto máximo de la tasa prevista en este artículo, en función del peso máximo de despegue de las aeronaves, de conformidad con el tabulador que al efecto se dicte.

Quedan excluidos del pago de las tasas señaladas en este Artículo, las siguientes aeronaves:

Las venezolanas de Estado o que sean propiedad de entes públicos.

Las extranjeras que transporten a Jefes de Estado de países que en base a reciprocidad no cobren tasas semejantes a las aeronaves que transporten al Presidente de la República Bolivariana de Venezuela.

Aquellas dedicadas a operaciones de búsqueda salvamento, y en actividades de emergencia nacional.

Las que se encuentren en vuelo de retorno por emergencia.

Las que se encuentren en vuelo de prueba por mantenimiento.

Las venezolanas de entrenamiento.

Las venezolanas para uso agrícola.

Las militares extranjeras, no dedicadas al transporte aéreo por remuneración, de países que en virtud de reciprocidad, no cobren tasas similares a las aeronaves militares venezolanas que sobrevuelen su región de Información de vuelo.

Tasas aeroportuarias

Artículo 163. Los entes encargados de la conservación, administración y aprovechamiento de los aeródromos públicos de uso público, fijarán la alícuota, recaudarán y percibirán la tasa correspondiente al servicio de facilitación aeroportuaria a pasajeros, la cual no podrá exceder de Tres Unidades Tributadas (3 U.T.).

La fijación de la alícuota correspondiente, dentro de los máximos contemplados en este Artículo, deberá ajustarse a las categorías de aeródromos establecidas por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Asignación tasas aeronáuticas

Artículo 164. El Ejecutivo Nacional mediante decreto podrá asignar a los entes encargados de la conservación, administración y aprovechamiento de los aeródromos públicos de uso público la recaudación y percepción, total o parcial, para sus respectivos patrimonios de las tasas aeronáuticas que se establecen a continuación:

Tasa de aterrizaje: hasta cuatro décimas de Unidad Tributaria (0,4 U.T.), por cada tonelada o fracción de tonelada del peso de la aeronave.

Tasa de Estacionamiento: después de transcurridos ciento veinte (120) minutos de haberse efectuado el aterrizaje pagarán por cada hora o fracción, hasta seis centésimas de Unidad Tributaria (0,06 U.T.) por cada tonelada o fracción de tonelada del peso de la aeronave.

El Instituto Nacional de Aviación Civil discriminará el monto de las tasas aplicables para cada una de las modalidades dentro de los límites de este Artículo.

Recargo por servicio

Artículo 165. El Instituto Nacional de Aviación Civil cobrará el recargo equivalente al diez por ciento (10%) producto del cobro de la tasa de aterrizaje en aquellos aeropuertos dotados de servicios de navegación aérea.

Tasas por inspección

Artículo 166. El Instituto Nacional de Aviación Civil fijará la alícuota, recaudará y percibirá la tasa aeronáutica correspondiente a las Inspecciones técnicas obligatorias, ordinarias o extraordinarias, que de conformidad con lo previsto en este Decreto-Ley y sus reglamentos deba realizar a las aeronaves civiles en la República Bolivariana de Venezuela, la cual no podrán exceder de veinte Unidades Tributadas (20 U.T.).

En los casos en que las Inspecciones deban realizarse fuera del país, el monto de la tasa no podrá exceder de cuatrocientas Unidades Tributarias (400 U.T.).

Tasas por certificación

Artículo 167. El Instituto Nacional de Aviación Civil fijará la alícuota, recaudará y percibirá la tasa aeronáutica correspondiente a las certificaciones obligatorias, ordinarias o extraordinarias, que de conformidad con lo previsto en este Decreto-Ley y sus reglamentos deba realizar a las empresas nacionales de servicio público de transporte aéreo, la cual no podrá exceder de Doscientas Cincuenta Unidades Tributarias (250 U.T.).

Autoliquidación

Artículo 168. Las tasas contempladas en este Decreto-Ley se someterán a la modalidad de autoliquidación. El Instituto Nacional de Aviación Civil mediante acto administrativo establecerá los mecanismos para llevar a cabo dicha liquidación. En todo lo no contemplado en este Decreto-Ley y sus reglamentos en materia tributaria, se aplicará en forma supletoria el Código Orgánico Tributario.

- LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.

CIRCULACION AEREA

CAPITULO UNICO

Artículo 54.- El despegue, la circulación, el aterrizaje y el acuatizaje de aeronaves serán libres en el territorio y espacio aéreo paraguayos, con sujeción a lo dispuesto por este código y por las demás normas jurídicas nacionales e internacionales.

El tránsito aéreo será regulado de manera que posibilite el estacionamiento y desplazamiento seguro y ordenado de las aeronaves.

Artículo 55.- La actividad aérea en determinadas zonas del territorio paraguayo puede ser prohibida o restringida por razones de defensa, seguridad nacional, interés público o seguridad de vuelo.

Artículo 56.- En ningún caso se permitirá transportar en las aeronaves que conduzcan pasajeros, como carga o equipaje, explosivos, municiones de guerra y sustancias inflamables.

Artículo 57.- Ninguna aeronave volará dentro del territorio nacional sin contar con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes, y los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva.

Artículo 58.- Ninguna aeronave volará sobre una población a menor altura que la fijada por la Autoridad Aeronáutica Civil, ni realizará vuelos acrobáticos sobre las zonas pobladas.

Artículo 59.- Excepto en caso de peligro inminente, no podrán arrojarse de las aeronaves en vuelo materias u objetos que puedan causar daños a las personas o bienes en la superficie.

Artículo 60.- Las aeronaves civiles para ingresar, sobrevolar o salir del territorio nacional, requerirán de autorización previa de la Autoridad Aeronáutica Civil, la que especificará las aerovías, puntos de cruce de frontera y designará el o los aeropuertos de control y fiscalización.

La circulación de aeronaves extranjeras se someterá además a lo dispuesto en los tratados o convenios en que Paraguay sea parte.

Artículo 61.- Cuando una aeronave hubiera aterrizado o acuatizado en lugares distintos a los autorizados para el efecto, las personas encargadas de su conducción estarán obligadas a comunicarlo de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil, aduanera o policial más próxima, expresando la causa del apartamiento de su ruta aérea.

Artículo 62.- Las aeronaves extranjeras con autorización de sobrevolar en tránsito por el territorio nacional no estarán sometidas a formalidades de fiscalización. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir las reglas de circulación aérea correspondiente. La Autoridad Aeronáutica Civil podrá ordenar el aterrizaje de una aeronave en vuelo sobre territorio nacional cuando su ingreso se haya llevado a cabo sin autorización o se infrinjan con ella normas específicas de circulación aérea.

Artículo 63.- La Autoridad Aeronáutica Civil podrá practicar las verificaciones autorizadas en el presente código, relativas a las personas, a las aeronaves, a su tripulación y a las cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento en el aeródromo y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo y control de la circulación aérea. Evitará todo retardo innecesario a las aeronaves, así como molestias a sus tripulantes y pasajeros.

Las aeronaves en vuelo sobre el territorio de la República, sin excepción, están obligadas a aterrizar inmediatamente, después de recibir la orden desde tierra o aire, por medio de las señales o comunicaciones reglamentarias. La inobservancia de la orden dará derecho al empleo de la fuerza, en los casos y circunstancias que establezca la Autoridad Aeronáutica Civil, quedando excluida toda responsabilidad del Estado, por los daños y perjuicios que se produzcan.

Artículo 64.- La facultad de controlar y retener transitoriamente aeronaves, a su tripulación o a las personas y cosas transportadas a bordo, corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil y, en consecuencia, podrá impedir el vuelo de una aeronave que no reúna las condiciones exigidas por la ley o los reglamentos, comunicando de inmediato el hecho a la Autoridad Policial o Judicial competente.

Artículo 65.- Los vuelos acrobáticos y los que constituyan espectáculo público deberán tener el permiso de la Autoridad Aeronáutica Civil, en las condiciones que establezca el reglamento respectivo.

SERVICIO AEREO

CAPITULO I EXPLOTACION DE SERVICIOS AEREOS

Artículo 113.- La explotación de los servicios de transporte aéreo internacional requiere autorización previa del Poder Ejecutivo.

El derecho de explotación de servicios de transporte aéreo internacional no podrá ser transferido, cedido o delegado, sin autorización del Poder Ejecutivo y, en su caso, previo cumplimiento por parte del cesionario de los requisitos establecidos en este código.

La explotación de servicios aéreos nacionales, de trabajo aéreo y de aeronáutica no comercial sólo requiere la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil. En caso de cesión, transferencia o delegación previamente autorizada por la Autoridad Aeronáutica Civil, el cesionario debe cumplir con los requisitos previstos en este Título para los operadores aéreos.

Artículo 114.- A los fines del artículo anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará los requisitos exigidos en cuanto a la capacidad legal, técnica, económica y financiera del interesado en la explotación de la actividad aeronáutica comercial.

Artículo 115.- Toda persona física o jurídica que desee explotar servicio aéreo de transporte nacional o internacional por empresas paraguayas, deberá obtener de la Autoridad Aeronáutica Civil un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

La Autoridad Aeronáutica Civil emitirá dicho certificado si, después de una investigación detallada, encuentra que el solicitante está adecuada y apropiadamente equipado y ha demostrado la capacidad técnica y financiera para realizar una operación segura de acuerdo con las disposiciones de este código y sus reglamentos.

Tratándose de servicios de transporte aéreo internacional a cargo de explotadores extranjeros, se aplicarán los acuerdos y convenios internacionales de los que sea parte la República del Paraguay.

Artículo 116.- A los efectos de este código, se entiende por Certificado de Explotador de Servicio Aéreo, al otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil a una persona física o jurídica que se dedicará a la explotación de servicios aéreos con aeronaves destinadas a operaciones de transporte aéreo comercial.

Se entiende por Certificado de Operador Aéreo, al documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil a una persona física o jurídica que se dedicará a la explotación de servicios aéreos con aeronaves destinadas a actividades distintas al transporte aerocomercial.

Artículo 117.- Los certificados que se expidan por la Autoridad Aeronáutica Civil a los explotadores u operadores aéreos no podrán ser cedidos, negociados ni transferidos. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión, negociación o transferencia, después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por este código para ser titular del permiso de operación de que se trate.

Artículo 118.- Los certificados se extinguirán al vencimiento del plazo por el cual fueron otorgados y podrán ser renovados. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica Civil, según lo determine la reglamentación, en cualquier momento podrá suspender o revocar el certificado de operador aéreo otorgado para la explotación de actividades aeronáuticas, en los siguientes casos:

- a) si el explotador u operador no cumplierse las obligaciones a su cargo;
- b) si el servicio no fuese iniciado dentro del plazo indicado en el permiso de operación;
- c) si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causa justificada o sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil;
- d) si la empresa fuese declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución conforme a la ley y no ofrezca, a juicio de la Autoridad Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación eficiente y segura de los servicios;
- e) si el explotador se opusiese a la fiscalización e inspección establecidas en este código y su reglamentación para garantizar adecuadamente la seguridad operacional;
- f) si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos obligatoria prevista en este código;
- g) si mediase renuncia del explotador u operador, previa aceptación de la Autoridad Aeronáutica Civil; y,
- h) si el explotador u operador dejase de reunir los requisitos legales del respectivo Certificado.

Artículo 119.- Antes de la declaración de la suspensión o revocación del Certificado, deberá oírse al interesado, a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

Artículo 120.- El Poder Ejecutivo o la Autoridad Aeronáutica Civil, según se trate de servicio de transporte aéreo internacional o nacional conforme a este Código, podrá revocar los derechos concedidos, en los siguientes casos:

- a) si el autorizado o cesionario no cumplierse las obligaciones a su cargo y las disposiciones de este código, que regulan el transporte de pasajeros, equipajes, carga y correo;
- b) si el servicio no fuese iniciado dentro del plazo fijado en la autorización, sin justa causa;
- c) si interrumpiese el servicio total o parcialmente sin justo motivo;
- d) cuando dejase de cumplir con los requisitos exigidos en cuanto a capacidad legal, técnica, económica y financiera;
- e) cuando los derechos de explotación de un servicio aéreo fueran cedidos en contravención a lo dispuesto en este código; y,
- f) cuando no se hubieran cumplido con las obligaciones prescritas en este código.

Antes de la revocación de los derechos o retiro de la autorización, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá notificar al interesado dando un plazo de treinta días, a fin de que justifique el motivo o circunstancia de su incumplimiento, lo que deberá efectuar en audiencia privada, en la cual producirá la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

Artículo 121.- Los acuerdos entre empresas que cuenten con permiso de operación para prestar servicios de transporte aéreo en la República, que impliquen arreglos de explotación conjunta, consorcios, riesgos compartidos (“joint-ventures”), consolidación o fusión de empresas, servicios e intereses, de código compartido (“code-sharing”), o cualquier otra modalidad comercial que pueda presentarse en el futuro, deberán ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica Civil antes del inicio de su ejecución.

CAPITULO II **CLASIFICACION**

Artículo 122.- Los servicios aéreos pueden ser nacionales o internacionales, comerciales o no comerciales.

Artículo 123.- Los servicios aéreos nacionales, internos o de cabotaje, son los que se realizan entre dos o más puntos del territorio paraguayo, aunque se sobrevuele territorio extranjero, o se realice un aterrizaje forzoso fuera de los límites de la República.

Artículo 124.- Son servicios aéreos internacionales los realizados entre el territorio de la República del Paraguay y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio paraguayo cuando se hubiera pactado y ejecutado una escala en el territorio de otro Estado.

Artículo 125.- Los servicios aéreos comerciales son los que tienen por finalidad el transporte aéreo y trabajos aéreos, con fines de lucro.

Artículo 126.- Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro. Los

servicios de trabajo aéreo consisten en toda actividad comercial de aeronaves en cualesquiera de sus formas, que no sea un servicio de transporte aéreo.

Artículo 127.- Los servicios aéreos no comerciales son los que no tienen fin de lucro, como los deportivos, científicos y de instrucción.

Artículo 128.- Los servicios de transporte aéreo de personas o cosas pueden ser regulares o no regulares.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular aquel que, destinado al uso público, se realiza con sujeción a frecuencia, horarios e itinerarios prefijados y con continuidad en las prestaciones de servicios.

Se considera transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerarios y horarios prefijados, aun cuando se efectúe por una serie de vuelos.

CAPITULO III SERVICIO AEREO COMERCIAL TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INTERNACIONAL

Artículo 129.- La explotación de servicios de transporte aéreo nacional interno o de cabotaje podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituidas en el país conforme a la legislación vigente.

Artículo 130.- Los servicios de transporte aéreo nacionales internos o de cabotaje, tengan o no carácter regular, y todo trabajo aéreo remunerado que se ejecute enteramente en el país, sólo podrán realizarse por medio de aeronaves paraguayas o aeronaves extranjeras arrendadas por empresas nacionales conforme a este Código. Excepcionalmente, y en vista de un interés público, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar tales actividades a aeronaves matriculadas en otro Estado.

Artículo 131.- Las aeronaves de matrícula extranjera podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional de acuerdo con los convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay.

Artículo 132.- Se considera que existe un solo transporte o servicio aéreo comercial, cuando varios transportadores aéreos lo ejecutan sucesivamente, siempre que las partes lo hayan considerado como una sola operación, sea concertado bajo la forma de un solo contrato o de una serie de contratos.

Artículo 133.- La actividad aerocomercial internacional se realizará por empresas nacionales y extranjeras, conforme a tratados internacionales bilaterales o multilaterales de transporte aéreo. La Autoridad Aeronáutica Civil autorizará, mediante el otorgamiento de certificados, las respectivas operaciones, a transportistas nacionales o extranjeros.

Artículo 134.- La validez de los certificados no excederá los diez años, renovables, previa comprobación de que los servicios fueron prestados satisfactoriamente y de conformidad con las normas establecidas.

Artículo 135.- Ningún certificado importa el reconocimiento de derechos de exclusividad a favor del explotador u operador en el uso de rutas, aeródromos y demás

servicios de navegación aérea, salvo los derechos otorgados en tal carácter por el Estado con anterioridad a este código.

Artículo 136.- Las normas fijadas por este código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a los servicios de transporte aéreo nacional, serán de aplicación a las empresas paraguayas que efectúen servicios internacionales.

Artículo 137.- Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional de acuerdo con los convenios o acuerdos internacionales de carácter bilateral o multilateral en que Paraguay sea parte, o bien mediante autorización previa otorgada por el Poder Ejecutivo, debiéndose fijar el procedimiento para tramitar las solicitudes respectivas.

Artículo 138.- En el marco de la legislación vigente, la Autoridad Aeronáutica Civil fijará las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras.

Artículo 139.- En el transporte aéreo internacional, el porteador no deberá embarcar pasajeros sin una verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino, teniendo en cuenta la aplicación armónica de los Anexos 9 y 17 del Convenio de Chicago.

Artículo 140.- Las personas físicas o jurídicas extranjeras, autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo en el territorio paraguayo, deberán designar un representante legal, con amplias facultades de mandato y representación.

Artículo 141.- La Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar servicios no regulares de transporte aéreo internacional en aplicación de lo establecido en los tratados internacionales bilaterales o multilaterales o, en su caso, conforme a la legislación vigente.

CAPITULO XII

LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

SECCIÓN I.

DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS.

Artículo 92. En el contrato del transporte de viajeros el transportista extenderá inexcusablemente el billete de pasaje que contendrá los siguientes requisitos:

1. Lugar y fecha de emisión.
2. Nombre y dirección del transportista.
3. Punto de salida y destino.
4. Nombre del pasajero.
5. Clase y precio del transporte.
6. Fecha y hora del viaje.
7. Indicación sumaria de la vía a seguir, así como de las escalas previstas.

Artículo 93. El billete de pasaje es un documento nominativo e intransferible y únicamente podrá ser utilizado en el viaje para el que fue expedido y en el lugar del avión que, en su caso, determine.

Artículo 94. Cuando el viaje se suspenda o retrase por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del billete.

Si una vez comenzado el viaje se interrumpiera por cualquiera de las causa señaladas en el párrafo anterior, el transportista viene obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportista los gastos de manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción.

Artículo 95. El pasajero puede renunciar a su derecho a efectuar el viaje obteniendo la devolución del precio del pasaje en la parte que se determine, siempre que aquella renuncia se haga dentro del plazo que reglamentariamente se fije.

Artículo 96. El transportista queda facultado para excluir del transporte a los pasajeros que por causas de enfermedad u otras circunstancias determinadas en los Reglamentos puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave.

Artículo 97. El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen que fijen los Reglamentos. El exceso será objeto de estipulación especial.

No se considerarán equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo.

Artículo 98. El transportista responderá únicamente de la pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

Artículo 99. Cuando el equipaje admitido no sea anotado en el billete, se registrará en talón anexo, que deberá contener las indicaciones que reglamentariamente se fijen.

La entrega de los equipajes se hará contra presentación del billete o talón, en su caso, cualquiera que sea la persona que lo exhiba. La falta de dicha presentación dará derecho al transportista a cerciorarse de la personalidad de quien reclame el equipaje, pudiendo diferir la entrega hasta que la justificación resulte suficiente.

Artículo 100. El recibo del equipaje sin protesta del tenedor del talón implica la renuncia a toda reclamación. Los Reglamentos determinarán los plazos y forma en que los transportistas podrán enajenar en pública subasta el equipaje abandonado por los pasajeros.

Artículo 101. Las tarifas del transporte de viajeros y sus equipajes serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.

- **LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.**

CONTRATOS DE TRANSPORTE

Artículo 101.- Del contrato de transporte de pasajeros

101.1 El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete de pasaje acredita la existencia del contrato.

101.2 El billete de pasaje puede ser un documento de transporte individual o colectivo que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones que se señalen en la reglamentación respectiva.

101.3 La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

Artículo 102.- Del transporte de equipajes

102.1 El transporte de equipajes registrados se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirán en dicho documento los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

102.2 El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si éste no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

102.3 El talón de equipaje necesariamente deberá contener la información y demás condiciones que se señalen en la reglamentación respectiva.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

CONTRATO DE TRANSPORTE AEREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 78. Del contrato. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones.

ARTICULO 79. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

ARTICULO 80. Transporte de equipaje. El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirá en dicho documento, los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si ésta no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

- No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 142.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser probado por escrito, mediante el billete de pasaje o por los medios electrónicos. En el caso de transporte internacional, se aplicarán las reglas contenidas en los acuerdos y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República.

Artículo 143.- El billete de pasaje puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que contendrá los términos y condiciones del contrato y, en especial:

- a) número de orden;
- b) lugar y fecha de emisión;
- c) punto de partida, escalas previstas y destino;
- d) nombre y domicilio del porteador;
- e) nombre del pasajero;
- f) valor y clase del pasaje;
- g) plazo de validez;
- h) peso del equipaje incluido en el pasaje; e,
- i) número de vuelo, fecha y hora de inicio del viaje.

Para los casos de emisiones de pasajes sin billete por computadora o sistemas mecánicos o electrónicos en los aeropuertos u otros sitios, sin haberse adquirido el billete previamente, la constancia del contrato de transporte deberá contener las exigencias de este Artículo o las de los acuerdos internacionales vigentes.

La Autoridad Aeronáutica Civil, en virtud de tratados internacionales vigentes sobre billetes o documentos de transporte en general, podrá reducir las consignaciones o términos de los documentos de transporte.

Artículo 144.- El billete o la constancia computarizada de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia o validez del contrato, que estará sujeto a las regulaciones de los convenios internacionales y este código, según se trate de transporte internacional o nacional.

Artículo 145.- El pasajero estará obligado a contar con la documentación necesaria para emprender el viaje, conforme a las normas del lugar de salida y el punto de destino, caso contrario no se ejecutará el contrato respectivo.

Artículo 146.- El porteador que, sin causa justificada, rescindiera el contrato de transporte o se negase a ejecutarlo, estará obligado al reembolso del precio del pasaje, sin perjuicio de los daños que pudieran irrogarse al pasajero.

Artículo 147.- En caso de cancelación del viaje por el porteador, el pasajero tendrá derecho al reembolso del precio del billete abonado.

Artículo 148.- En caso de atraso de la partida de la aeronave por más de ocho horas, el porteador queda obligado a providenciar el embarque del pasajero en otra aeronave con servicio equivalente para el mismo destino, salvo preferencia del pasajero a ser reembolsado en el precio del pasaje.

Artículo 149.- Si el vuelo se interrumpiese o se atrasase en un aeropuerto de escala, por tiempo superior a seis horas, cualquiera sea el motivo, el pasajero podrá optar por el endoso del billete de pasaje o la devolución del precio del pasaje.

Cuando la interrupción o el atraso fuera imputable al porteador, todos los gastos razonables de alimentación, hospedaje, transporte del lugar y comunicaciones en que incurriese el pasajero, serán a cargo del porteador.

Artículo 150.- La Autoridad Aeronáutica Civil o la compañía aérea tendrá derecho a rehusar o condicionar el transporte de un pasajero que presentare signos evidentes de alteración síquica o de dolencia física grave, ebriedad o bajo influencia de drogas u otra condición que pudiera afectar el orden, seguridad y desarrollo normal del vuelo, o cuyo billete no reuniera las condiciones para el transporte.

En estos casos, el porteador sólo estará obligado a devolver al pasajero el precio neto que hubiera percibido en concepto de pasaje.

Artículo 151.- La denegatoria o imposibilidad de embarque por sobreventa de pasajes, por parte de la compañía aérea, dará derecho al pasajero a exigir a ésta el embarque en otra compañía para el mismo destino. Si dentro del plazo de cuatro horas del horario de salida del vuelo original, no fuese posible embarcar al pasajero, el mismo tendrá derecho a que el porteador le pague alimentación, hospedaje, movilidad y comunicaciones, por el tiempo necesario para su próximo embarque, independientemente de la reclamación por los daños y perjuicios.

CAPITULO V TRANSPORTE DE EQUIPAJES

Artículo 152.- En el transporte de equipajes registrados, salvo los objetos cuya custodia conserva el pasajero, el porteador deberá expedir un talón de equipaje en dos ejemplares, que contendrá:

- a) numeración del billete de pasaje y de vuelo;
- b) lugar de partida y de destino;
- c) peso y cantidad del bulto;
- d) valor declarado, en su caso; y,
- e) indicación de que la entrega del equipaje se hará al portador del talón.

En el transporte internacional se aplicarán las reglas contenidas en los convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados por la República.

Artículo 153.- El talón de equipaje acredita, salvo prueba en contrario, haberse recibido por el porteador y registrado el equipaje.

La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afectará la existencia o validez del contrato. Si el porteador aceptara los equipajes sin expedir el talón correspondiente, o dicho talón fuese expedido en forma irregular, el porteador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este código relativas a la limitación o exclusión de la responsabilidad.

Artículo 154.- El contrato de transporte de equipajes es accesorio al de pasajeros. En ningún caso se transportará en los equipajes sustancias peligrosas o prohibidas.

SECCIÓN II.

LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

Artículo 102. El contrato de transporte de cosas se perfecciona con la entrega de las que sean objeto del mismo al transportista. Este, sobre la base de la declaración suscrita por

el expedidor, extenderá el talón de transporte en el que obligatoriamente habrán de figurar los requisitos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 103. El talón constituye prueba plena sobre la existencia del contrato, según los términos contenidos en aquél, y a su presentación por cualquier persona, el transportista entregará la mercancía, previo el cumplimiento de los requisitos aduaneros, sanitarios u otros administrativos exigibles.

En caso de pérdida, extravío o sustracción del talón, el transportista viene obligado a facilitar una copia literal del mismo al remitente o consignatario, previa acreditación de la personalidad. También podrá el transportista entregar la mercancía al consignatario si ofreciese garantías suficientes al efecto.

Artículo 104. Las tarifas del transporte de mercancías serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.

Artículo 105. Si, por fuerza mayor, las mercancías no pueden seguir el itinerario previsto en el talón, el transportista entregará por su cuenta los bultos a otra empresa de transportes para su más rápida conducción, de acuerdo con las instrucciones dadas o que se pidan al expedidor o destinatario.

Artículo 106. El transportista no responderá si el transporte no se efectúa en la fecha y hora previstas cuando la suspensión o retraso obedezcan a fuerza mayor o a razones meteorológicas que afecten a la seguridad del vuelo. Tampoco vendrá obligado a indemnizar respecto de la carga comercial que haya de reducir por alguna de esas circunstancias.

Artículo 107. El transportista está obligado a entregar la cosa transportada inmediatamente después de la llegada de ésta a su destino, previo cumplimiento, en su caso, de los requisitos que exijan los Reglamentos. Se considerará perdida la mercancía cuando transcurran los plazos que reglamentariamente se fijen sin efectuar la entrega.

Artículo 108. El transportista queda obligado a la custodia de los objetos que se le entreguen para el transporte y responde de su pérdida, avería o retraso en la entrega por motivo del viaje, siempre que no sean consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las mismas.

El transportista responderá también de la pérdida sufrida en caso de echazón, necesaria para lograr la seguridad de la navegación.

Artículo 109. Cuando no pueda efectuarse la entrega de los objetos transportados porque no se encuentre al destinatario o porque éste se niegue a recibir las mercancías sin consignar protesta al deterioro que puedan tener las mismas o porque el destinatario no quiera pagar los gastos de reembolso, transporte u otros que le correspondiesen, el transportista lo comunicará al expedidor. En este caso, el transportista se constituirá en depositario remunerado de las mercancías durante el período de un mes; transcurrido el cual, si el expedidor no hubiese dispuesto de ellas, aquél las podrá enajenar en pública subasta, con las formalidades que el Reglamento señale, resarciéndose de los gastos y quedando el resto a disposición de los que resulten con derecho a él.

Si el objeto del transporte fuese de naturaleza perecedera, el plazo fijado en el párrafo anterior podrá ser reducido en beneficio del valor en venta de la cosa transportada.

El depósito de las cosas a que aluden los párrafos anteriores puede ser hecho por el transportista bajo su responsabilidad, fuera de su domicilio.

Artículo 110. El transporte combinado entre varias empresas de navegación aérea las constituye en responsables solidarias, pudiendo elegir el expedidor o destinatario para la reclamación correspondiente cualquiera de las que han tomado parte en el transporte.

Artículo 111. La recepción de las cosas transportadas, sin protesta por el destinatario, constituye presunción de que las mercancías han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En caso de protesta por el destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo sustituye, debiendo proceder a formalizar, en plazo de ocho días, la correspondiente reclamación ante el propio transportista. Si ésta no se verifica en el término dicho, la responsabilidad de aquél se entenderá extinguida.

Artículo 112. El expedidor tiene derecho de disposición sobre las cosas objeto del transporte, pudiendo, después de haber suscrito el contrato, de acuerdo con el transportista, retirarlas del aeropuerto de salida o destino, detenerlas en el curso del viaje a un aeropuerto, cambiar el lugar de destino o la persona del destinatario o pedir su retorno al aeropuerto de salida. Los gastos que ocasione el ejercicio de este derecho serán por cuenta del expedidor.

Artículo 113. El transportista podrá excluir del contrato de transporte aquellas mercancías que, por su mal estado, acondicionamiento o por otras circunstancias graves que los Reglamentos señalen, puedan constituir un peligro evidente para la navegación.

Artículo 114. Las disposiciones de este capítulo se entenderán sin perjuicio de lo establecido en el siguiente sobre responsabilidad en caso de accidente.

- LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.

Artículo 103.- Del transporte de carga y de la carta de porte

103.1 La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. La carta de porte debe expresar que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente.

103.2 La carta de porte debe contener la información que señale la reglamentación respectiva, la ley de la materia y los instrumentos internacionales vigentes.

103.3 La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el numeral precedente del presente artículo, no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

103.4 La carta de porte acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento del contrato, la recepción de la carga por el transportador y las condiciones del transporte. La

carta de porte puede ser reemplazada por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros.

103.5 La aceptación de la carga sin que se haya extendido la carta de porte o sin las indicaciones mínimas establecidas en la reglamentación no invalida la existencia del contrato de transporte, el cual queda sujeto a las reglas establecidas en la presente Ley.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

ARTICULO 81. Transporte de carga. La carta de porte o gula aérea es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. La carta de porte debe expresar que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente.

La carta de porte debe contener la Información que señale la reglamentación y los instrumentos Internacionales vigentes.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

TRANSPORTE DE CARGAS

Artículo 155.- Por el contrato de transporte aéreo de carga, el porteador se obliga a trasladar por vía aérea bienes entregados por el remitente para su entrega al destinatario por un precio determinado.

En el transporte internacional de carga se aplicarán las reglas establecidas en los convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados por la República.

Artículo 156.- En el contrato de transporte aéreo de carga, el remitente, cargador o expedidor deberá extender en tres ejemplares como mínimo, una carta de porte o conocimiento, la que entregará con la carga al porteador.

Artículo 157.- La carta de porte aéreo o conocimiento deberá contener las siguientes indicaciones:

- a) lugar y fecha de emisión;
- b) nombre y domicilio del porteador, remitente, cargador o expedidor y del destinatario, cuando el conocimiento sea nominativo;
- c) punto de partida y de destino;
- d) número, peso, dimensiones y marcas que distingan a los bultos;
- e) naturaleza y cantidad de la carga;

- f) estado aparente de la mercancía y sus embalajes;
- g) precio del transporte, así como lugar, fecha y forma de pago;
- h) importe del valor declarado de la carga, en su caso;
- i) documentos entregados al porteador acompañando el conocimiento;
- j) plazo y duración del transporte y la indicación de la vía a seguirse si se hubiese convenido; y,
- k) indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la limitación de responsabilidad prevista en este código.

Artículo 158.- La carta de porte aéreo o conocimiento acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento del contrato, la recepción de la mercancía por el porteador y las condiciones de la misma.

En el caso de que el porteador aceptase la carga sin la entrega de una carta de porte aéreo o conocimiento o, de recibida ésta, no contuviera las indicaciones exigidas por la ley, no tendrá derecho a ampararse en disposiciones que limiten o excluyan su responsabilidad.

Artículo 159.- La carta de porte aéreo o conocimiento será suficiente título ejecutivo para el reclamo del precio del transporte, y constituirá prueba suficiente de los derechos y obligaciones del remitente, cargador o expedidor del porteador y del destinatario, en las condiciones establecidas en este código.

Artículo 160.- La carta de porte o conocimiento puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Artículo 161.- El expedidor, remitente o cargador será responsable de la exactitud de los datos y declaraciones referentes a la carga que se consignen en la carta de porte aéreo o conocimiento. Sobre el expedidor, remitente o cargador pesará la responsabilidad por todo daño que sufra el porteador o cualquier otra persona a causa de datos falsos o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 162.- Al llegar la carga a su destino, el porteador deberá avisar al destinatario para que la retire en un plazo de quince días, a contar de la recepción del aviso, salvo que se estableciese otro plazo en la carta de porte o conocimiento. Si el destinatario no fuese hallado, o se negase a recibir las cosas transportadas, el porteador avisará al expedidor, remitente o cargador, para que las retire en el plazo de quince días a partir de la recepción del aviso, y si no lo hiciese, podrá efectuar el depósito aduanero de las mercaderías transportadas y de ejercer sus derechos creditorios en su caso.

Artículo 163.- El porteador podrá retener los efectos transportados en garantía del cobro del costo del transporte. El derecho de retención, el cual es indivisible, lo ejercerá hasta tanto cobre su crédito y los gastos de conservación de la carga, o se otorgue fianza

suficiente para el pago del costo del transporte por parte del remitente, destinatario o un tercero.

Artículo 164.- El porteador tendrá privilegio sobre las cosas transportadas con preferencia a otros créditos.

Artículo 165.- Ningún privilegio podrá hacerse efectivo sobre las cosas transportadas, en perjuicio del derecho de retención del porteador.

Artículo 166.- El porteador podrá negarse a recibir o transportar una carga cuyo embalaje se encuentre en mal estado, no cumplierse las especificaciones requeridas para el tipo de carga, no correspondiese a lo declarado, o que pueda ocasionar peligro para la seguridad del vuelo o la seguridad y salubridad del pasaje.

Artículo 167.- En los transportes sucesivos, el último porteador representa a los anteriores para el cobro de los respectivos créditos emergentes del contrato de transporte y para el ejercicio del privilegio sobre las cosas transportadas.

Artículo 168.- La ejecución del contrato de transporte de carga aérea se inicia con la recepción de las mercancías y subsiste durante el período en que la carga se encuentre en poder del porteador, sea en un aeródromo, a bordo de la aeronave, o en cualquier lugar para el caso de aterrizaje forzoso, hasta la entrega final al destinatario o a las autoridades aeronáuticas o aduaneras, conforme al régimen vigente.

Artículo 169.- El período de ejecución del transporte aéreo no comprende otra modalidad de transporte que se efectúe fuera del aeródromo, a menos que hayan sido hechos a los efectos del transbordo o entrega de la carga.

Artículo 170.- La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará las condiciones para el transporte, traslado en aeronaves y manejo en zonas aeroportuarias de cargas de sustancias peligrosas, todo de conformidad a las normas, procedimientos, métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o del modo en que sea más seguro para el porteador y el medio ambiente, en su caso.

CAPITULO XIII

LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

DE LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ACCIDENTE.

Artículo 115. A los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.

El daño acaecido con motivo del empleo de otro medio de transporte para el servicio de los viajeros de la aeronave fuera del aeropuerto, aunque dicho medio sea de la misma Empresa, queda excluido de las disposiciones de este capítulo.

En el transporte de mercancías y equipajes se estimará como daño el que experimenten dichos efectos desde su entrega a la empresa hasta que por ésta sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los Servicios aduaneros. Lo dispuesto en este párrafo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad que como depositario le corresponde, conforme a lo prevenido en el [artículo 109 de esta Ley](#).

Artículo 116. El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

1. Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.
2. Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano.

Artículo 117. Las indemnizaciones en favor del viajero serán las siguientes:

1. Por muerte o incapacidad total permanente: Tres millones quinientas mil (3.500.000) pesetas.
2. Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de dos millones (2.000.000) de pesetas.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de un millón (1.000.000) de pesetas.

Artículo 118. Las indemnizaciones respecto a la carga o equipaje facturado, o de mano, serán las siguientes:

1. Por pérdida o avería en la carga, hasta el límite de dos mil setecientas (2.700) pesetas por kilogramo de peso bruto.
2. Por pérdida o avería de equipajes, facturados o de mano, hasta el límite de cincuenta y cuatro mil (54.000) pesetas por unidad.
3. Por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado, hasta el límite de una cantidad equivalente al precio del transporte.

Si la carga o equipaje facturado o de mano se transporta bajo manifestación de valor declarado, aceptado por el transportista, el límite de la responsabilidad corresponde a ese valor.

Artículo 119. Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje. Las indemnizaciones debidas por aeronave y accidente tendrán las limitaciones siguientes:

1. Para aeronaves hasta de 1.000 kilogramos de peso bruto, cinco millones cuatrocientas mil (5.400.000) pesetas.
2. Cinco millones cuatrocientas mil (5.400.000) pesetas más cuatro mil trescientas veinte (4.320) pesetas por kilogramo que exceda de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.

3. Veintiún millones seiscientos mil (21.600.000) pesetas más dos mil setecientas (2.700) pesetas por kilogramo que exceda de los 6.000, para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos.
4. Sesenta y cuatro millones ochocientos mil (64.800.000) pesetas más mil seiscientos veinte (1.620) pesetas por kilogramo que exceda de 20.000, para aeronaves que pesen más de 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos.
5. Ciento ocho millones (108.000.000) de pesetas más mil ochenta (1.080) pesetas por kilogramo que exceda de los 50.000, para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos.

Se entiende como peso de la aeronave, a los efectos de este artículo, el máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave de que se trate.

Las indemnizaciones por muerte o lesiones de personas se ajustarán a lo dispuesto en el [artículo 117](#), incrementadas en un 20 %. Si fuesen varios los perjudicados y la suma global de los daños causados excediera de los límites antes citados, se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya de percibir cada uno.

No obstante, las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para el cobro con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro si el responsable no alcanza a cubrirlas todas.

Artículo 120. La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia.

Artículo 121. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 122. Si la persona que utiliza la aeronave lo hiciese sin el consentimiento del transportista o propietario, responderá aquélla ilimitadamente de los daños, y éste subsidiariamente, con los límites establecidos en este capítulo, si no demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito.

Artículo 123. En caso de colisión entre aeronaves, los empresarios de ellas serán solidariamente responsables de los daños causados a tercero.

Si la colisión ocurre por culpa de la tripulación de una de ellas serán de cargo del empresario los daños y pérdidas, y si la culpa fuese común o indeterminada, o por caso fortuito, cada uno de los empresarios responderá en proporción al peso de la aeronave.

Artículo 124. La acción para exigir el pago de las indemnizaciones a que se refiere este capítulo prescribirá a los seis meses a contar desde la fecha en que se produjo el daño.

Las reclamaciones por avería o retraso de la carga o equipaje facturado deberán formalizarse por escrito ante el transportista u obligado, dentro de los diez días siguientes al de la entrega, o a la fecha en que debió entregarse, conforme a lo dispuesto en esta Ley sobre el contrato de transporte. La falta de esta reclamación previa impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Artículo 125. En defecto de tratado internacional obligatorio para España, la responsabilidad en materia de transporte aéreo internacional se regirá por la presente Ley aplicada con el principio de reciprocidad.

- LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.

EXPLOTADOR

Artículo 71.- De la definición

Se denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación.

Artículo 72.- De la responsabilidad solidaria del propietario y del explotador

72.1 El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando transfiere esa condición por contrato debidamente inscrito en el Registro Público de Aeronaves. La inscripción libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador.

72.2 En caso de no haberse inscrito el contrato, el propietario y el explotador son responsables solidarios de cualquier infracción o daño que se produzca por causa de la aeronave.

RESPONSABILIDAD

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACIÓN

Artículo 114.- De la responsabilidad del transportador por muerte, lesiones físicas o daño moral

114.1 El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, lesión o daño sufrido por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

114.2 Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

Artículo 115.- De la responsabilidad del transportador por las tripulaciones

La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de a bordo se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

Artículo 116.- De la responsabilidad del transportador por los pasajeros

116.1 En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

116.2 En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de 15 (quince) días calendario desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva.

La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensada del monto de la indemnización final que corresponda.

116.3 Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la del contrato.

DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJES O CARGA TRANSPORTADA

Artículo 117.- De la responsabilidad del transportador por equipajes registrados y carga

117.1 El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

117.2 El transporte aéreo, a efectos de lo dispuesto en el párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador.

Artículo 118.- De la responsabilidad del transportador por la carga y equipaje

118.1 En el transporte de carga y equipaje, el monto de la responsabilidad del transportador será el establecido por la reglamentación respectiva, salvo declaración especial hecha por el expedidor o el pasajero al transportador en el momento de la remisión o entrega de los bultos y mediante el eventual pago de un precio adicional. En este caso, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.

118.2 El monto de la responsabilidad, en lo que respecta a los efectos personales del pasajero será el establecido en la reglamentación respectiva.

118.3 Toda cláusula que establezca límites o reduzca la responsabilidad del transportador dispuesta por la presente Ley y su reglamentación, en materia de equipaje, carga y efectos personales, es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la del contrato.

Artículo 119.- De la protesta

119.1 En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador, mediante una protesta.

119.2 La protesta debe constar por escrito o en la carta de porte y de manera fehaciente, debiendo efectuarse en los plazos previstos por esta Ley.

119.3 La recepción de equipajes y carga sin protesta por el destinatario hace presumir que fueron entregados en buen estado y conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, salvo prueba en contrario.

119.4 La falta de protesta en los plazos previstos en el presente Capítulo hace improcedente toda acción administrativa o judicial contra el transportador, salvo el caso de fraude.

Artículo 120.- De los plazos para la presentación de la protesta

120.1 En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de 5 (cinco) días hábiles para los equipajes y de 10 (diez) días hábiles para la carga, contados desde la fecha de entrega.

120.2 Tratándose de pérdida total o destrucción, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida, o en la fecha en que el equipaje o la carga debieron ser puestos a disposición del destinatario.

120.3 En caso de retraso en la entrega, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino, y
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.

DISPOSICIONES COMUNES A DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACIÓN, EQUIPAJES O CARGA

Artículo 121.- De los Derechos Especiales de Giro

121.1 El monto de responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.

121.2 Las sumas expresadas en derechos especiales de giro se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

Artículo 122.- De la responsabilidad del transportador por retraso

El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipajes o carga.

Artículo 123.- De la atenuación o exención de la responsabilidad del transportador

La responsabilidad del transportador puede ser atenuada o eximida si prueba que el daño fue causado por, o contribuyó a causarlo, la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

Artículo 124.- De la determinación de indemnizaciones superiores

El transportista no será responsable por indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida de que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, o
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR INEJECUCIÓN TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 125.- De la responsabilidad del transportador por inejecución total o parcial del transporte de pasajeros

125.1 En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro del precio del pasaje.

125.2 Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada, o b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción.

125.3 Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse tendrá derecho:

- a) Al reembolso inmediato integral o proporcional del precio del pasaje, según corresponda, o

b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

125.4 Si el transportador ha realizado un número de reservas o venta de pasajes para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave (overbooking), negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en el numeral

125.3 125.5 En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a accionar por los daños y perjuicios.

Artículo 126.- De las alternativas ofrecidas por el transportador en caso del incumplimiento de la obligación de transporte

126.1 El transportador ofrecerá, sin que esta enumeración sea limitativa, las siguientes alternativas al pasajero en caso del incumplimiento del contrato de transporte aéreo:

a) En caso de interrupción, la continuación del transporte por el mismo transportador o a cargo de otro en las mismas condiciones pactadas o retorno al punto de partida ;

b) En caso del transporte realizado antes de la hora programada, transportar al pasajero por cuenta del transportador responsable en el primer vuelo disponible y por la misma ruta o por medio de otro transportador en las mismas condiciones pactadas, o

c) En caso de producirse la situación descrita en el artículo 125o, numeral 125.4 el pasajero podrá elegir las siguientes posibilidades:

i) A efectuar el viaje en el vuelo siguiente dentro de igual o similar ruta que ha de realizar el mismo transportador; o

ii) A ser embarcado, por cuenta del transportador responsable, en el primer vuelo similar de otra empresa que realice igual o similar ruta, en las mismas condiciones pactadas.

126.2 En todos los casos el pasajero tendrá derecho al pago de los gastos ordinarios por concepto de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos que sean necesarios.

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE SUCESIVO Y EN EL TRANSPORTE DE HECHO

Artículo 127.- De la responsabilidad en el transporte sucesivo

127.1 El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

127.2 En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente Ley se aplican solamente al transporte aéreo.

Artículo 128.- De la responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho

128.1 Si el contrato del transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es indivisible y solidaria y se rige por las disposiciones del presente Título.

128.2 En tal sentido, el usuario puede dirigir la protesta o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

128.3 Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo.

DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

Artículo 129.- De la responsabilidad del transporte gratuito

En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente Título.

DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 130.- De la responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie
La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este Capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o de cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

Artículo 131.- De la responsabilidad del explotador

131.1 La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave.

131.2 El que usa una aeronave sin consentimiento del explotador responde por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

131.3 La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada o eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

ABORDAJE AÉREO

Artículo 132.- De la definición

132.1 Abordaje aéreo es toda colisión entre 2 (dos) o más aeronaves en movimiento.

132.2 La aeronave está en movimiento cuando:

- a) Se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo;
- b) Se desplaza por la superficie con su propia fuerza motriz, o
- c) Se encuentra en vuelo, conforme a lo establecido en la presente Ley.

132.3 Se considera también abordaje cuando una aeronave en movimiento causa daño a otra aeronave, a personas o bienes a bordo o en la superficie, aun cuando no haya colisión.

Artículo 133.- De la responsabilidad

133.1 En caso de abordaje, la responsabilidad por los daños y perjuicios causados a las aeronaves, a las personas o a los bienes a bordo de las mismas o en la superficie será de cargo del explotador de la aeronave culpable.

133.2 En caso de daños y perjuicios causados por abordaje a las personas o a los bienes a bordo de aeronaves, los explotadores de las mismas responden solidariamente, sin perjuicio del derecho de repetición contra el explotador de la aeronave culpable.

133.3 En caso de daños y perjuicios causados a terceros en la superficie por abordaje, los explotadores de las respectivas aeronaves responden solidariamente en los términos establecidos en los artículos 130o y 131o de la presente Ley.

133.4 La responsabilidad del explotador se regirá por lo dispuesto en los artículos 114o y 123o de la presente Ley.

Artículo 134.- De la concurrencia de culpa y responsabilidad indivisible y solidaria

134.1 Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños a éstas, a las personas, bienes a bordo y terceros en la superficie es proporcional a la gravedad de dicha culpa.

134.2 Si no pudiera determinarse la proporcionalidad, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

134.3 La responsabilidad establecida en este artículo es indivisible y solidaria.

Artículo 135.- Del ámbito de responsabilidad de los explotadores

135.1 La responsabilidad del explotador por los daños causados a la otra u otras aeronaves no excederá su valor de reposición, incluidos el equipo y accesorios en el momento del abordaje o interferencia, o del costo de su reparación o sustitución, tomando como límite el que fuere menor.

135.2 La responsabilidad del explotador se extiende a los daños derivados de la no utilización de la aeronave.

Artículo 136.- Del derecho a repetir

Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir por el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida tiene derecho a repetir por el excedente.

Artículo 137.- De la responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor

La responsabilidad en caso de abordaje producido por caso fortuito o fuerza mayor corresponde al explotador de cada una de las aeronaves en proporciones iguales, de acuerdo con las condiciones previstas en este Capítulo. El explotador que abone una suma mayor a las que corresponde tiene derecho a repetir por el excedente.

- LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.

RESPONSABILIDAD

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACION

ARTICULO 92. Responsabilidad por muerte o lesiones físicas. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Las operaciones de embarque, comienzan en el momento en que el pasajero deja las Instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

ARTICULO 93. Responsabilidad por la tripulación. La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de abordaje se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

ARTICULO 94. Responsabilidad por los pasajeros. En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte,

lesión, daños y perjuicios sufridos, será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de treinta (30) días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva. La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.

Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la del contrato.

DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJE, CARGA y COSAS

ARTICULO 95. Responsabilidad por equipaje y carga. El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo, tal período comprende el lapso durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador.

ARTICULO 96. En el transporte de carga y equipaje, el monto de la responsabilidad del transportador será establecido por la reglamentación respectiva, salvo declaración especial hecha por el expedidor o el pasajero al transportador en el momento de la remisión o entrega de los bultos y mediante el eventual pago de un precio adicional. En este caso, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.

ARTICULO 97. Del reclamo. En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador por escrito o en la carta de porte y de manera fehaciente. La recepción de equipaje y carga sin protesta por el destinatario, hace presumir que fueron entregados en buen estado y conforme lo estipulado en el contrato de transporte, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 98. Plazos. En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su reclamo dentro del plazo de cinco (5) días para los equipajes y diez (10) días para la carga, contados desde la fecha de entrega. Tratándose de pérdida o destrucción el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida, o en la fecha en que el equipaje o la carga debieron ser puestos a disposición del destinatario.

En caso de retraso en la entrega, el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos, contados de la manera siguiente:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino, y
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador Informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACION, EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

DISPOSICIONES COMUNES

ARTICULO 99. Derechos especiales de giro. El monto de la responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.

ARTICULO 100. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro, se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

ARTICULO 101. Indemnizaciones. El transportista no será responsable por indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones; o,
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

INCUMPLIMIENTO TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

ARTICULO 102. Responsabilidad del transportador. En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso Inmediato del Integro precio del pasaje.

ARTICULO 103. Si el transporte se Interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso Inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada; o,
- b) El pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicadores y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la Interrupción.

Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse, tendrá derecho:

- a) Al reembolso Inmediato Integro le o proporcional al precio del lo pasaje, según corresponda; o,

b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

Si el transportador ha realizado un número de reservas o ventas de pasaje para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave, negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en las literales a) y b) anteriores.

En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a reclamar daños y perjuicios si se hubieren causado.

TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO

ARTICULO 104. Responsabilidad en el transporte sucesivo. El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente ley se aplican solamente al transporte aéreo.

ARTICULO 105. Responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho. Si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria y se rige por las disposiciones del presente título.

En tal sentido, el usuario puede dirigir su reclamo o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador mientras no resulte pagada la deuda por completo.

DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

ARTICULO 106. Responsabilidad. En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente título.

AÑOS Y PERJUICIOS, CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTICULO 107. Responsabilidad. La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de

una persona o cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

ARTICULO 108. Responsabilidad del explotador. La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave. El que utiliza una aeronave sin el consentimiento del explotador, responde por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada o eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

- LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPASE, CARGA Y CORREO

Responsabilidad por daños

Artículo 142. Los propietarios, los poseedores de aeronaves civiles y las empresas de servicio público de transporte aéreo, serán solidariamente responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga, al correo y al equipaje, Independientemente de que dichos daños ocurran:

Por acción de la aeronave.

Al entrar o salir de ella.

Dentro de la aeronave, desde el momento del embarque hasta que salgan de ésta por haber concluido el viaje convenido en el contrato de transporte, siempre que tales daños deriven de la operación aérea.

Por aterrizaje forzoso o accidental.

Indemnización al pasajero

Artículo 143. El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos:

Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil (100.000), Derechos Especiales de Giro.

Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil (50.000) Derechos Especiales de Giro.

Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil (25.000) Derechos Especiales de Giro.

Por retardo injustificado en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta (4.150) Derechos Especiales de Giro.

Responsabilidad por el equipaje o la carga

Artículo 144. Las empresas de servicio público de transporte aéreo serán responsables de los daños causados por destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega de la carga, del equipaje facturado y del equipaje de mano, en éste último caso, cuando se compruebe que el daño sufrido fue generado por causa imputable a la empresa.

Las indemnizaciones previstas para los casos indicados en el presente artículo serán las siguientes:

Por destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado, hasta diecisiete (17) Derechos Especiales de Giro, por kilogramo de peso bruto.

Por retraso en la entrega de la carga, hasta una cantidad Igual al prado estipulado para el transporte.

Por retraso en la entrega del equipaje facturado, hasta diecisiete (17) Derechos Especiales de Giro, de conformidad con las normas que a tal efecto dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Por destrucción,, pérdida o avería del equipaje de mano, generado por causa Imputable al transportista, hasta mil (1000) Derechos Especiales de Giro.

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de "Valor Declarado", el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada.

Nulidad de cláusula contractual

Artículo 145. Toda cláusula contractual que tienda a exonerar al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este Decreto-Ley, será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicta cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Decreto-Ley.

Responsabilidad Ilimitada

Artículo 146. Las empresas de transporte aéreo, y los operadores de aeronaves civiles en general, no podrán beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en este Decreto-Ley, si se comprueba que tales daños fueron debido a dolo de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados.

Responsabilidad en el transporte de hecho

Artículo 147. En los vuelos realizados por un transportista distinto a aquel con el que se suscribe el contrato de transporte, ambos serán solidariamente responsables por los daños causados a los usuarios del servicio.

- LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.

DEL EXPLOTADOR

CAPITULO UNICO

Artículo 111.- A los efectos de este código, se denomina explotador de la aeronave a la persona que la opera legalmente por cuenta propia, aun cuando lo haga sin fines de lucro.

Artículo 112.- El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido esa condición por contrato debidamente inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional.

La inscripción del contrato mencionado en el párrafo anterior libera al propietario desde ese momento de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivamente de la otra parte contratante. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daño que se produjese por causa de la aeronave.

RESPONSABILIDAD CIVIL AERONAUTICA

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

Artículo 203.- El porteador responderá por la muerte, lesiones corporales o psíquicas o daños de cualquier naturaleza causados a los pasajeros, cuando el hecho causante de las mismas se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Se entiende por operaciones de embarque, el lapso comprendido entre el momento en que los pasajeros abandonan la terminal o el recinto de pasajeros del aeródromo de salida para dirigirse a la aeronave. Las operaciones de desembarque concluyen cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa al edificio terminal o recinto de pasajeros del aeródromo de llegada.

Artículo 204.- El porteador responderá por el daño derivado de la pérdida total o parcial, faltantes, destrucción o avería de los equipajes registrados, cargas y correos, cuando el acontecimiento causante del daño se ha producido durante el transporte aéreo.

A los efectos del párrafo precedente, el transporte aéreo comprende el período durante el cual los equipajes o cargas se encuentran bajo el cuidado del porteador o sus dependientes o agentes, ya sea en un aeródromo, a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, o incluso en las oficinas del

porteador. El régimen establecido para el transporte de cargas se aplicará también al de correos.

Artículo 205.- El porteador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o carga. Asimismo, será responsable por los daños que cause la sobreventa de pasajes cuando ello haga sobrevenir la imposibilidad de viajar al pasajero y no consiguiese otro vuelo dentro de las doce horas siguientes a la salida de la aeronave en que debió hacerse el viaje contratado.

Sin embargo, el porteador no será responsable del daño ocasionado por el atraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas, o adoptar dichas medidas.

Artículo 206.- Toda cláusula que exonere de responsabilidad al porteador será nula y sin valor, sin que ello afecte la validez del contrato de transporte. Igualmente se aplicará este artículo a los casos de cláusulas con límite inferior a los montos fijados por este código.

El porteador puede renunciar a la aplicación de los límites de responsabilidad, pudiendo responder íntegramente o sin límite bajo el régimen de responsabilidad subjetiva u objetiva.

Artículo 207.- Excepto el caso de sobreventa de pasajes, el porteador no será responsable:

- a) si prueba que él o sus dependientes han obrado con diligencia, adoptando las medidas necesarias y previsibles para evitar el daño, o que les fue imposible adoptarlas;
- b) si prueba que el daño fue causado por culpa exclusiva del perjudicado, o que el mismo haya contribuido a causarlo y, en este caso, la responsabilidad se reducirá en la medida de su concurrencia;
- c) cuando los daños en el equipaje o carga provinieren del vicio propio o de la naturaleza de lo transportado, o embalaje deficiente que no haya sido efectuado por el porteador;
- d) cuando los daños proviniesen de hechos imputables exclusivamente a terceros, caso fortuito, fuerza mayor, acto de guerra o conflicto armado; y,
- e) en caso de atraso, si ocurriese por motivos de fuerza mayor o determinación expresa de la autoridad aeronáutica.

Artículo 208.- La responsabilidad del porteador se extiende a la tripulación, directivos y empleados que viajen en la aeronave siniestrada, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran corresponder por accidente de trabajo, así como también a los pasajeros transportados gratuitamente por cortesía.

Artículo 209.- Cuando se trate de transporte ejecutado sucesivamente por varios porteadores, cada porteador que reciba pasajeros, equipajes o cargas, quedará sujeto a las

disposiciones establecidas, siendo considerado como parte con respecto al contrato de transporte.

En transportes de esta naturaleza, el pasajero o los que le sucedan en sus derechos, sólo tendrán acción contra el porteador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se ha producido el accidente o atraso, salvo el caso de que mediante convención expresa, el primer porteador asuma la responsabilidad por el transporte total.

Artículo 210.- En el transporte de equipajes o cargas, el expedidor, cargador o remitente tendrá acción contra el primer porteador, y el destinatario tendrá derecho de exigir entrega al último porteador, y tanto el uno como el otro podrán, además, accionar contra el porteador que hubiese efectuado el transporte durante el cual ocurrió la destrucción, pérdida, deterioro o atraso. Estos porteadores serán responsables solidariamente ante el expedidor, cargador o remitente y ante el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega.

En el caso de transportes sucesivos o combinados, efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro modo de transporte, las disposiciones del presente código se aplicarán únicamente al transporte aéreo. Sin embargo, las condiciones relativas a los otros modos de transporte podrán convenirse en forma especial.

Artículo 211.- Cuando el transporte aéreo fue contratado con un porteador y es ejecutado por otro, el pasajero, el remitente o el destinatario, según sea el caso, o los sucesores de éstos, podrán accionar tanto contra el porteador contractual como contra el porteador de hecho, respondiendo ambos solidariamente.

Artículo 212.- Las limitaciones establecidas en este código para la responsabilidad, sea contractual o extracontractual, no se aplicarán cuando se comprobare que el porteador o sus dependientes obraron con dolo, temeridad o sabiendo que su actitud podría causar daño o cuando se hubiera pactado expresamente por una responsabilidad mayor, tanto para pasajeros como para las cosas transportadas.

Artículo 213.- Todo reclamo o protesta por los daños que se deriven del transporte, deberá hacerse:

- a) en casos de pérdida, destrucción, faltante o deterioro de equipajes y cargas, inmediatamente después de haber sido conocido el daño o, a más tardar, dentro de los siete días para los equipajes, y de catorce días para las cargas, a contar desde la fecha en que debería efectuarse o se efectuara su entrega; y,
- b) en caso de retraso en la entrega, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:
 1. equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino; y,
 2. equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el porteador informe al propietario o destinatario el arribo de los equipajes o de la carga.

La protesta deberá hacerse constar en el documento de transporte o por medio de otro escrito separado. A falta de protesta dentro de los plazos fijados, es inadmisibile todo reclamo contra el porteador, salvo el caso de fraude, dolo o daño deliberado por parte de éste. Para los vuelos internacionales, a falta de disposición expresa en convenios internacionales, se aplicarán las disposiciones de este código a todos los efectos del reclamo.

Artículo 214.- Cuando el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente capítulo recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

RESPONSABILIDAD RESPECTO A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 215.- Los daños causados por una aeronave en vuelo o los que se deriven del desprendimiento de una de sus partes, de un objeto o persona caída o arrojada de una aeronave, los resultantes del ruido anormal, del estampido sónico o de las turbulencias de aire producidas por los motores de éstas, dan derecho a reparación en los límites fijados en este código y su reglamentación. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

Artículo 216.- A los efectos de este capítulo, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierra la puerta para iniciar el carreteo, hasta cuando deja de moverse por su propia fuerza motriz, después del aterrizaje.

Cuando se tratase de una aeronave más liviana que el aire, se considera que está en vuelo, desde el momento en que se desprende de la superficie hasta el momento en que queda sujeta nuevamente a ella.

Artículo 217.- El explotador estará eximido de responsabilidad, si prueba:

- a) que fue privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública;
- b) que los daños fueron consecuencia directa de un acto de guerra o conflicto armado;
- c) que los daños fueron causados por un acto de sabotaje o terrorismo; y,
- d) que los daños fueron causados en circunstancias del apoderamiento ilícito de la aeronave.

Artículo 218.- El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde ilimitadamente del daño causado. El explotador será responsable solidariamente, con los límites establecidos en este código, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Artículo 219.- En caso de colisión de aeronaves, o perturbación entre sí, los explotadores serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros. Si la colisión ocurriese por culpa única de la tripulación de una de las aeronaves, serán de cargo del explotador de la misma los daños y perjuicios; mas si la culpa fuese concurrente o indeterminada, cada explotador será responsable en la proporción del peso de la aeronave.

Artículo 220.- El que utilizando la aeronave sin el consentimiento o contra la voluntad del explotador o propietario, causa daños a terceros en la superficie, responderá ilimitadamente por los daños causados, y el explotador o propietario lo hará en forma

subsidiaria, con los límites establecidos en este código, si no demuestra que tomó las medidas adecuadas para evitar su uso ilegítimo.

Artículo 221.- No serán aplicables las limitaciones de montos establecidas por este código para los casos de la responsabilidad, cuando se pruebe que el daño es consecuencia de una acción u omisión del explotador o sus dependientes en funciones, con intención de causar daño, con temeridad o sabiendo o debiendo saber que probablemente causaría daño.

Artículo 222.- Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente, y los daños fuesen de mayor valor que los límites establecidos en este código, se hará una reducción proporcional del derecho de cada uno de manera a no superar los montos máximos legales, excepto en caso de muerte, en el que los montos a ser indemnizados se mantendrán en los mínimos establecidos en el presente código para cada damnificado.

En el transporte aéreo internacional de personas, equipajes o cargas en aeronaves, se aplicarán las normas jurídicas sobre responsabilidad del porteador respecto a terceros en la superficie, la indemnización del daño y la jurisdicción de las cuestiones jurídicas derivadas, establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS EN TRANSPORTES AEREOS PRIVADOS

Artículo 223.- En caso de transporte aéreo gratuito de personas, en servicios aéreos privados, el porteador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Artículo 224.- Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará al transporte de equipajes y cosas que viajen bajo la guarda del pasajero.

Artículo 225.- El explotador de un servicio de aviación deportiva o privada será responsable frente a su comitente por los daños que sufra éste como consecuencia de la falta de ejecución o del cumplimiento parcial, defectuoso o tardío de las obligaciones contractualmente asumidas por aquél.

Será igualmente responsable frente a terceros por los daños que causase en la superficie como consecuencia o con motivo del servicio efectuado.

Artículo 226.- El explotador de un servicio de aviación deportiva o privada será responsable por los daños que cause a terceros en la superficie, en forma integral y sin límites. Asimismo, será integral y sin límites la responsabilidad por los daños que origine a su cocontratante por incumplimiento o ejecución parcial, defectuosa o tardía de las obligaciones contractuales asumidas.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS EN ABORDAJE AEREO

Artículo 227.- Se entiende por abordaje aéreo, toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento o en vuelo. Se consideran también como abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, aunque no haya verdadera colisión. La

aeronave está en movimiento cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos y con la tripulación, pasajeros o carga a bordo, o cuando se halla en vuelo.

Artículo 228.- El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas adecuadas para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

El explotador no tendrá derecho a ampararse en lo previsto en el párrafo anterior, cuando el daño provenga de su dolo o del de algunas de las personas bajo su dependencia, que actúen en ejercicio de sus funciones.

Artículo 229.- La responsabilidad por la reparación del daño causado por un abordaje corresponde al explotador culpable, sea que lo cause personalmente o por medio de sus dependientes.

Artículo 230.- Si hubiese culpa concurrente en el abordaje, cada explotador será responsable en la medida de la gravedad de sus respectivas culpas. Si no se puede determinar la medida de la gravedad, la responsabilidad se distribuirá en proporción al valor actualizado de cada aeronave.

Artículo 231.- La responsabilidad establecida en el artículo anterior es solidaria, sin perjuicio del derecho del que abonó una suma mayor a la que corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

Artículo 232.- Si no se pudiese determinar responsabilidad o culpa concurrente, cada explotador deberá soportar sus propios daños.

Artículo 233.- En caso de daños causados a terceros en la superficie, por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente.

Artículo 234.- En caso de daños causados a aeronaves y personas a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños estará a cargo del explotador de ésta.

Artículo 235.- Si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave exenta de culpa tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar por razón de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

Artículo 236.- Si el abordaje se produjo por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves asumirá la responsabilidad en las condiciones previstas en este capítulo, teniendo derecho a repetir el excedente cuando haya abonado una suma mayor de la que le corresponde.

Artículo 237.- El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje deberá comunicar de la demanda al explotador contra el cual pretende ejercer los derechos de solidaridad o repetición que le otorgan los artículos precedentes.

En el transporte aéreo internacional de personas, equipaje o carga de aeronaves se aplicarán las reglas sobre el abordaje aéreo relativas a la responsabilidad del porteador, la indemnización del daño y la jurisdicción de las cuestiones jurídicas derivadas, establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay.

RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO, DEL EXPLOTADOR DE AERODROMOS Y DE LOS FABRICANTES O CONSTRUCTORES DE AERONAVES

Artículo 238.- Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por la culpa de sus funcionarios, empleados y agentes, por los daños producidos a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal, transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de conformidad con las disposiciones establecidas en el presente capítulo.

Artículo 239.- Los organismos de control del tránsito aéreo no serán responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información suministrada por un organismo similar, que el organismo de control de tránsito aéreo únicamente ha transmitido.

Artículo 240.- Si el daño se ocasionó por culpa concurrente de los funcionarios, empleados o agentes del organismo de control de tránsito aéreo, o de aquéllos y del porteador de la o las aeronaves relacionadas con los daños o de los empleados del organismo de control de tránsito aéreo y del o de los porteadores referidos, la responsabilidad será compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno, según la apreciación y decisión convencional o judicial.

Artículo 241.- A los efectos de la responsabilidad, se presume la culpa de los organismos de control de tránsito aéreo, si los daños resultasen de fallas en los equipos utilizados en las comunicaciones, salvo que se probase que los funcionarios adoptaron todas las medidas necesarias y reglamentarias para evitar esas fallas.

Artículo 242.- Además del supuesto establecido en los artículos precedentes, habrá eximición de culpa o reducción proporcional, cuando el daño reconociese una causa eficiente en caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de la información de otro organismo de tránsito aéreo, y siempre que se probase que se adoptaron medidas necesarias para evitar el daño o que fue imposible tomarlas. Si hubiese concurrencia de culpa con el damnificado, la responsabilidad será compartida o reducida en proporción a la gravedad de la culpa.

Artículo 243.- La responsabilidad del organismo de control aéreo comenzará desde el momento que tomó o debió tomar la aeronave bajo su protección o control, y termina cuando transfiere éstos a otro organismo de control del tránsito aéreo, con respecto a la aeronave, o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido.

Artículo 244.- El explotador de aeródromos será responsable por los daños provenientes del mal estado de las pistas, rampas, estacionamientos, hangares, seguridad, y toda otra deficiencia en los servicios que preste.

Artículo 245.- Igual responsabilidad tienen los fabricantes de aeronaves, por defectos de fabricación, como mínimo hasta un plazo de veinticuatro meses para aeronaves de peso hasta seis toneladas, y de treinta y seis meses, para aeronaves de mayor peso de seis toneladas.

Artículo 246.- No se aplicará límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricantes de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño.

LIMITACIONES A LA RESPONSABILIDAD

Artículo 247.- En el transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, la responsabilidad del porteador se limitará a los montos establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República del Paraguay. A falta de convenios internacionales, se aplicarán las disposiciones de este Código.

Para los vuelos nacionales o de cabotaje, la responsabilidad del porteador será exclusivamente la que establece este Código.

Artículo 248.- La responsabilidad del porteador respecto de cada pasajero, por muerte o lesión de cualquier naturaleza, queda limitada a 15.000 jornales mínimos.

Artículo 249.- La responsabilidad del porteador respecto a terceros en la superficie estará limitada a la escala siguiente:

- a) 7.000 jornales mínimos para aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;
- b) 12.000 jornales mínimos más seis jornales mínimos por cada kilogramo que exceda de los mil, para aeronaves que pesan más de mil kilogramos y no exceden de seis mil kilogramos;
- c) 35.000 jornales mínimos más tres jornales mínimos, por cada kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesan más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos;
- d) 75.000 jornales mínimos más dos jornales mínimos, por cada kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesan más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos; y,
- e) 100.000 jornales mínimos más un jornal mínimo, por cada kilogramo que exceda los cincuenta mil, para aeronaves que pesan más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones de cualquier naturaleza, no excederá de 15.000 jornales mínimos por persona fallecida o lesionada.

A los fines de este artículo, "peso" significa el peso máximo para el despegue de la aeronave autorizado en el certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 250.- La responsabilidad del porteador respecto de los equipajes y cargas transportados, por pérdida, destrucción, avería o faltante, se limitará a tres y medio jornales mínimos por kilogramo, salvo declaración especial del valor, mediante el pago de una tasa suplementaria, si hubiere lugar.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserve el pasajero, la responsabilidad por cada viajero quedará limitada a la suma equivalente a treinta jornales mínimos.

En caso de daño causado por retraso o denegatoria al embarque por sobreventa de pasajes como se especifica en este código, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a treinta salarios mínimos por pasajero o el monto del billete al destino del vuelo, cualquiera sea menor.

Artículo 251.- Las partes en el contrato de transporte podrán elevar las sumas de los límites establecidos en el presente código, mediante acuerdo especial.

Artículo 252.- La responsabilidad del explotador en casos de abordaje aéreo tendrá las limitaciones previstas en este capítulo.

Artículo 253.- La responsabilidad por daños de los organismos de control de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos, y de los constructores o fabricantes de aeronaves, se equipará a los límites de responsabilidad del porteador aéreo previstos en el presente título, excepto en los casos de daños causados a las aeronaves, en los cuales su responsabilidad será hasta la indemnización total de los daños y perjuicios del explotador.

Artículo 254.- Se entiende por jornal a los efectos de este código la remuneración para actividades diversas no especificadas en la capital, que percibe el trabajador por cada día de trabajo.

CAPITULO XIV

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA

DE LOS SEGUROS AEREOS

Artículo 126. Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a tercero por la aeronave en tierra, agua o vuelo.

Artículo 127. Serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de daños causados a tercero, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca.

Artículo 128. No se autorizará la circulación por el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie.

Estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado.

Artículo 129. La indemnización por el seguro de la aeronave en caso de siniestro o pérdida de la misma será consignada judicialmente, para su entrega a quien corresponda en caso de que aparecieren terceras personas con posible derecho a la expresada indemnización o se hubiese promovido reclamación judicial de preferencia sobre la misma.

Para facilitar al acreedor hipotecario el ejercicio de sus derechos, el Juez ante quien se consigne la indemnización le notificará dicho siniestro, si fuere conocido según el Registro de aeronaves, y en todo caso se publicarán edictos en el *Boletín Oficial del Estado* en tres fechas distintas durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar dicho siniestro.

- LEY AERONAUTICA DE PERU

SEGUROS

Artículo 146.- De los seguros obligatorios

El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en el Título XII de la presente Ley.

Artículo 147.- De los seguros del personal del explotador

El explotador está obligado a asegurar a su personal, habitual y ocasional, con función a bordo, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio.

Artículo 148.- De los seguros de aeronaves extranjeras

148.1 No se autoriza la circulación en el espacio aéreo peruano de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.

148.2 En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

Artículo 149.- De la responsabilidad del asegurador

En los seguros obligatorios establecidos por la presente Ley, el asegurador responde frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos provengan del dolo o culpa grave del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción del asegurador contra aquéllos.

- LEY AERONAUTICA DE GUATEMALA

SEGUROS

ARTICULO 110. Seguros Obligatorios. El explotador está obligado a constituir los seguros por los daños previstos en el Título VIII. de la presente ley y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones.

ARTICULO 111. Seguros del personal. El explotador está obligado a asegurar a su personal, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio.

ARTICULO 112. Seguros de aeronaves extranjeras. No se autoriza la circulación en el espacio aéreo guatemalteco de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

ARTICULO 113. Del Asegurador. En los seguros obligatorios establecidos por la presente Ley, el asegurador responde frente a los damnificados aún cuando los daños ocurridos provengan del dolo o culpa grave del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción del asegurador contra aquellos.

- LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA

DE LA COBERTURA DE LOS RIESGOS

Obligatoriedad de mantener pólizas de seguro

Artículo 158. Los propietarios, transportistas o poseedores de aeronaves civiles destinadas al transporte público de pasajeros, o a cualesquiera otras de las actividades señaladas en el presente Decreto-Ley, deberán contratar y mantener vigentes Pólizas de Seguros que amparen los daños a pasajeros, carga, correo, equipaje facturado, equipaje de mano o a terceros en la superficie, ocasionados durante las operaciones aéreas y en los términos señalados por el presente Decreto-Ley.

Deber de Asegurar al personal tripulante

Artículo 159. Quien tenga a su cargo la operación de aeronaves civiles deberá contratar las pólizas de seguro necesarias para cubrir a su personal tripulante por los siniestros propios de su actividad.

Deber de presentar Pólizas de Seguro

Artículo 160. Los propietarios, transportistas o poseedores de aeronaves civiles destinadas al transporte público de pasajeros o a cualesquiera otras de las actividades señaladas en el presente Decreto-Ley, deberán consignar ante el Instituto Nacional de Aviación Civil, copia de la póliza o pólizas de seguros que garanticen la cobertura de los

riesgos derivados de las operaciones aéreas, en los términos que a tal efecto señale el Instituto Nacional de Aviación Civil.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

SEGURO AERONAUTICO

CAPITULO UNICO

Artículo 277.- Es obligatorio para todo propietario o explotador asegurar los daños a la aeronave, al personal que ejerce funciones a bordo, ya sea habitual u ocasionalmente, a pasajeros, mercancías y bienes transportados y para responder por los daños que se causen a terceros en la superficie, cubriendo como mínimo los límites de responsabilidad prescritos en este código.

Artículo 278.- No se autorizará la circulación por el espacio aéreo paraguayo de ninguna aeronave que no posea los seguros previstos en este Título, sea ella nacional o extranjera, y que no acredite tener asegurados los daños que puedan producir a las personas y cosas transportadas o a terceros en la superficie. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rijan por tratados o convenios internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

Artículo 279.- La póliza de seguro y sus renovaciones se inscribirán en el Registro Aeronáutico Nacional, y deberán constar en la documentación de a bordo de cada aeronave. Dentro del plazo perentorio de quince días antes del vencimiento de la póliza, deberá anotarse la constancia del nuevo seguro en el Registro Aeronáutico Nacional. Caso contrario, la Autoridad Aeronáutica Civil cancelará de inmediato el certificado de aeronavegabilidad o, en su caso, impedirá que la aeronave preste sus servicios, hasta tanto presente constancia de la renovación del seguro pertinente.

Artículo 280.- Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo, se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo, sin perjuicio del derecho del asegurador al cobro de la prima suplementaria.

Artículo 281.- Los entes responsables de la prestación de los servicios de organización y control del tránsito aéreo y de la infraestructura aeronáutica están obligados a contratar un seguro que cubra sus responsabilidades, en los términos y límites establecidos en este código.

Artículo 282.- Toda cláusula de seguro de vida o incapacidad por accidente que excluya el riesgo o reparación de daños resultantes de los servicios de transporte aéreo público, será nula de pleno derecho.

Artículo 283.- En los seguros obligatorios establecidos por este código, el asegurador responderá frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos hubiesen provenido del dolo o culpa grave del porteador o del explotador, sin perjuicio de la acción de repetición del asegurador contra ellos.

CAPITULO XV

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA

DE LOS GRAVÁMENES Y DE LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS.

Artículo 130. En su condición de bienes muebles de naturaleza especial las aeronaves pueden ser objeto de hipoteca, usufructo, arrendamiento y demás derechos que las Leyes autoricen.

Para la plena eficacia administrativa de las transferencias de propiedad de la aeronave, así como de los actos a que se refiere el párrafo anterior, será necesario que se haga asiento de los mismos en el Registro de Matrícula, lo que se efectuará mediante certificación o comunicación del Registro Mercantil correspondiente.

Artículo 131. Sólo podrán ser objeto de hipoteca las aeronaves matriculadas en España.

Artículo 132. El embargo de aeronaves pertenecientes a Empresas de tráfico aéreo no producirá la interrupción del servicio público a que estén destinadas. Las autoridades que lo decreten pondrán el hecho en conocimiento del Ministerio del Aire.

Artículo 133. Se considerarán créditos preferentemente privilegiados sobre la aeronave o sobre la indemnización que corresponda, en caso de seguro y por el orden que se relacionan, los siguientes:

1. Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente.
2. Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.
3. Los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeuden.
4. Las indemnizaciones que esta Ley establece en concepto de reparación de daños causados a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el [artículo 119 de esta Ley, párrafo último](#).
5. Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave, accidentada o en peligro.

Para la prelación de los demás créditos se estará a lo dispuesto en la legislación común.

- LEY AERONAUTICA DE PERU

PRENDA, HIPOTECA, EMBARGO Y PREFERENCIA

Artículo 49.- De los bienes susceptibles de hipoteca y prenda

49.1 Las aeronaves pueden ser hipotecadas y los motores dados en prenda, aun cuando estén en construcción, ya sea por el propietario o por quien esté autorizado para ese efecto, de acuerdo a ley.

49.2 En los casos de prenda de motores, el deudor deberá informar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se haga de los mismos. La prenda de motores mantiene sus efectos aun cuando éstos se instalen en una aeronave hipotecada a un acreedor distinto.

Artículo 50.- De los derechos del acreedor

50.1 En caso de destrucción o inutilización del bien, los acreedores hipotecarios o prendarios de los mismos podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

50.2 No podrán modificarse las características esenciales de las aeronaves y de los motores afectados por el gravamen sin contar con el consentimiento expreso del acreedor.

50.3 Las aeronaves hipotecadas y los motores prendados en el país no podrán salir al exterior sin el consentimiento expreso del acreedor, salvo pacto en contrario.

Artículo 51.- De las características, preferencias y extinción de la hipoteca y la prenda

51.1 Las hipotecas y prendas sobre aeronaves y motores tienen la naturaleza, características y preferencias que establece el Código Civil, salvo lo dispuesto por esta Ley.

51.2 La hipoteca se extingue de pleno derecho a los 5 (cinco) años, contados desde la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

51.3 La prenda se extingue de pleno derecho a los 3 (tres) años, contados desde la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

Artículo 52.- De los créditos preferentes

52.1 Constituyen créditos preferentes los gastos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave y sus partes componentes, así como los gastos de remoción, reparación y conservación de los mismos.

52.2 Los créditos preferentes deben ser inscritos en el Registro Público de Aeronaves dentro del plazo de 3 (tres) meses, contados a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que los han originado. Los créditos son preferentes a las hipotecas, prendas y embargos y se ejercen sobre el producto de la venta de la aeronave y sus partes componentes o lo que queda de ella.

52.3 Los créditos preferentes afectarán la carga y el flete en la medida que las acciones indicadas en el numeral 52.1 hayan permitido su conservación.

Los créditos preferentes sobre la carga y el flete se extinguen si la acción no se ejecuta dentro de los 15 (quince) días siguientes a la fecha en que los bienes estuvieron a disposición del destinatario. Esta preferencia no requiere inscripción y se limita al valor de la carga y el flete afectado.

52.4 Los créditos preferentes se extinguen por el vencimiento del plazo de un año contado desde la fecha de su inscripción, o por el remate judicial de la aeronave.

Artículo 53.- Del embargo de aeronaves y motores

Las aeronaves civiles y los motores son susceptibles de embargo, pero no se encuentran sujetos al derecho de retención.

- LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA

DE LOS GRAVAMENES, PRIVILEGIOS Y EMBARGO DE AERONAVES

Gravámenes sobre aeronaves y motores

Artículo 73. Las aeronaves civiles, los motores, accesorios y partes móviles son bienes muebles de naturaleza especial, susceptibles de hipotecas en los términos que señala la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento de Posesión. Los gravámenes que se les impongan deben hacerse constar en el Registro Aéreo Nacional, sin lo cual dichos actos no producirán efecto con respecto a terceros.

Créditos Privilegiados

Artículo 74. Son créditos privilegiados sobre las aeronaves y sus partes componentes, sobre su precio o la suma por la cual estuvieren aseguradas, en el orden en que se enumeran, los siguientes:

Créditos por multas, tasas y contribuciones nacionales previstos en este Decreto Ley correspondientes al año en curso y al anterior.

Gastos judiciales hechos en interés común de los acreedores.

Las indemnizaciones por los daños cuya reparación establece este Decreto-Ley.

Gastos de auxilio y salvamento por servicios prestados a la aeronave que se hallare en peligro y los aprovisionamientos para su último viaje.

Los salarios debidos a miembros de la tripulación por el último viaje y hasta quince (15) días después de la llegada de la aeronave al aeródromo.

Los créditos privilegiados de igual categoría se cobrarán a prorrata.

Privilegios sobre la Carga y el Flete

Artículo 75. Los privilegios podrán ejercerse sobre la carga y el flete sólo en el caso de que las operaciones de búsqueda y salvamento hayan permitido su conservación o los hayan beneficiado directamente.

Los créditos señalados en el artículo anterior son preferentes a los gravámenes y a los embargos, siempre y cuando cumplan con el requisito de inscripción por ante el Registro Aéreo Nacional.

Obligación de mantener la continuidad del servicio público

Artículo 76. En los casos de embargo o cualquiera otra medida judicial sobre aeronaves destinadas a un servicio público de transporte aéreo, en que se ordene su inmovilización la autoridad judicial que hubiere decretado la medida ordenará lo conducente para que no se interrumpa la continuidad del servicio prestado por el operador, si ello fuere posible, y pondrá el hecho en conocimiento del Instituto Nacional de Aviación Civil.

En todo caso, la autoridad judicial pondrá en conocimiento al Instituto Nacional de Aviación Civil la imposición de la misma, su modificación o levantamiento; sin perjuicio de la obligación de notificar a la Procuraduría General de la República.

- LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.

DE LOS PRIVILEGIOS

Artículo 29.- Los privilegios establecidos en el presente Capítulo tendrán preferencia sobre cualquier otro privilegio general o especial, salvo los reconocidos a favor del Estado, los órganos que lo componen y el de los trabajadores.

Artículo 30.- El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no lo hubiera inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional dentro del plazo de tres meses, el que se contará a partir del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Artículo 31.- El privilegio se traslada de pleno derecho a los importes que sustituyen los bienes sobre los que recaiga, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

Artículo 32.- En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

Artículo 33.- Los créditos privilegiados previstos en este Capítulo recaen sobre las aeronaves cuya explotación sea ejercida por el propietario o por quien tenga su legítima disponibilidad, salvo los casos de apoderamiento ilícito o mala fe del acreedor.

Artículo 34.- Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- a) los créditos o gastos causídicos hechos en interés del acreedor hipotecario;
- b) los gastos extraordinarios indispensables para su conservación, durante el proceso;
- c) los créditos por derecho de utilización de aeródromos, servicios complementarios a la navegación aérea, tarifas o tasas, multas e impuestos derivados de las operaciones aéreas, por su orden, limitándose al período de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio;

- d) los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves;
- e) los créditos por aprovisionamientos y reparaciones hechas fuera del país de matrícula, para continuar el vuelo; y,
- f) los emolumentos de la tripulación correspondientes al último mes.

Artículo 35.- Los créditos que se refieren a un mismo vuelo, son privilegiados en el orden de prelación establecido en el artículo anterior. Los créditos privilegiados del último vuelo son preferidos a los de vuelos anteriores. Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.

Artículo 36.- Los privilegios se ejercen sobre la aeronave, sus motores, sus partes componentes y la indemnización del seguro. La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que se hayan beneficiado directamente con los gastos provenientes de la búsqueda, de la asistencia y del salvamento de la aeronave.

Artículo 37.- Los privilegios se extinguen:

- a) por extinción de la obligación principal;
- b) por la expiración del plazo de un año desde la inscripción en el Registro, siempre que no medie renovación antes de su expiración;
- c) por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor rango, inscriptos conforme a lo dispuesto en el presente Capítulo; y,
- d) por renuncia expresa del acreedor sobre su derecho preferente.

Artículo 38.- Se reconocen privilegios sobre la carga transportada a favor de la Compañía Transportadora, por el valor del transporte. Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los sesenta días siguientes a su descarga, y siempre que no hayan pasado legítimamente a manos de terceros. El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. La inscripción de este privilegio no será obligatoria.

DE LA HIPOTECA

Artículo 39.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas. El derecho real de garantía puede afectar a todo o parte de la aeronave, los motores y los que se encuentren en construcción, con proyecto aprobado.

Para constituirse la hipoteca conforme a este código, la aeronave, los motores y las partes ya construidas deberán estar inscriptos en el Registro Aeronáutico Nacional; sin embargo, no podrá ser hipotecada la aeronave inscripta en forma temporal, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

Artículo 40.- Cuando los bienes hipotecados fueran motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se hará de los mismos.

La hipoteca de motores mantiene sus efectos, aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

Artículo 41.- La hipoteca deberá constituirse por escritura pública. En caso de pluralidad hipotecaria, la que primero se inscribiese en el Registro Aeronáutico Nacional gozará de preferencia a las otras, que tendrán la prelación conforme al orden de inscripción.

Las hipotecas convencionales constituidas en el extranjero serán válidas y tendrán efectos en la República, siempre que consten en instrumentos públicos debidamente legalizados y sean inscriptos en el Registro Aeronáutico Nacional. Las sentencias dictadas por los tribunales extranjeros sobre dichas hipotecas tendrán fuerza ejecutiva, de conformidad a lo dispuesto en el Código Procesal Civil.

Artículo 42.- La escritura pública de constitución de hipoteca y la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional deberán contener los siguientes datos:

- a) nombre, apellido y domicilio de las partes contratantes;
- b) la matrícula y número de serie de la aeronave, sus partes componentes y los motores de la aeronave en que se encuentra instalado o se efectuará su instalación;
- c) los seguros que cubren el bien hipotecado;
- d) el monto del crédito, intereses convenidos, plazo del contrato y el lugar del pago;
- e) si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos anteriores, se hará la transcripción del contrato y se indicará la etapa en que se halla la construcción; y,
- f) si se tratase de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.

Artículo 43.- El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización por seguro del bien hipotecado, y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

Artículo 44.- En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

Artículo 45.- Cuando existiesen dos o más acreedores hipotecarios, los titulares de créditos a plazo tendrán iguales derechos sobre el precio de la aeronave vendida, con relación a aquellos acreedores cuyos créditos se hallan vencidos.

Artículo 46.- La hipoteca constituida por un copropietario sobre su parte indivisa en la aeronave, sólo da derecho al acreedor a embargar y ejecutar dicha parte. El copropietario

sólo puede constituir hipoteca sobre su parte indivisa, con el consentimiento de la mayoría. La hipoteca subsiste después de enajenada la aeronave o dividido el condominio.

Artículo 47.- La hipoteca se extingue a los siete años de la fecha de inscripción, pudiendo ser renovada por períodos iguales y además:

- a) por la extinción de la obligación principal;
- b) por renuncia del acreedor a su derecho;
- c) por remate judicial; y,
- d) por la pérdida de la aeronave o su destrucción total, sin perjuicio de la preferencia sobre el seguro o indemnización correspondiente.

Artículo 48.- El derecho real de hipoteca constituido de acuerdo con este Código, tiene privilegio inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en el Capítulo correspondiente.

Artículo 49.- Para los casos no previstos en este Código sobre la hipoteca aeronáutica, regirán subsidiariamente las disposiciones del Código Civil Paraguayo referentes a la hipoteca.

DEL EMBARGO

Artículo 50.- Todas las aeronaves y los motores de aeronaves pueden ser objeto de embargos, excluyéndose a las aeronaves públicas y a los motores afectados a dichas aeronaves.

Artículo 51.- La inscripción del embargo en el Registro Aeronáutico Nacional confiere a su titular preferencia de pago con relación a otros acreedores cuyos derechos no hubieran sido inscritos con antelación, salvo los de mejor derecho.

Artículo 52.- El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave sólo cuando haya sido ordenado por juez competente, en virtud de:

- a) una ejecución de sentencia;
- b) un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir;
- c) un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa;
- d) créditos por derechos de utilización de aeronaves, de los servicios accesorios o de los servicios complementarios de la aeronavegación; y,
- e) una sentencia o medida cautelar dictada por tribunales extranjeros por incumplimiento de un contrato de locación o de financiación de la aeronave

o motores, cuando ellas se basen en un contrato que contemple la prórroga de jurisdicción.

CAPITULO XVI

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA

DE LOS ACCIDENTES, DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y DE LOS HALLAZGOS.

Artículo 134. La asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro son de interés público. Se efectuarán bajo la dirección de las autoridades aeronáuticas, a quienes corresponderá también la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidentes.

Artículo 135. Las indemnizaciones debidas por trabajo para el salvamento de personas no podrán exceder, por cada una, de la cuarta parte de las cantidades fijadas en esta Ley para caso de muerte.

Artículo 136. En el caso de asistencia o salvamento de aeronaves o mercancías, la indemnización no podrá exceder del valor de las mismas o del capital de su seguro.

Artículo 137. El hallazgo de una aeronave abandonada o de sus restos se notificará al propietario, si fuese conocido, y serán devueltos a éste, previo abono de los gastos legítimos, más un premio de la tercera parte de su valor al descubridor.

Se considerará abandonada la aeronave o sus restos cuando estuviesen sin tripulación y no sea posible determinar su legítima pertenencia por los documentos de a bordo, marcas de matrícula que ostente u otro medio de identificación, o bien cuando el propietario manifieste de modo expreso su deseo de abandonarla.

Artículo 138. Para facilitar al propietario el ejercicio de sus derechos se le notificará el hallazgo, si fuese conocido, y, en todo caso, se publicarán edictos en el *Boletín Oficial del Estado* en tres fechas distintas durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar. Transcurrido el plazo de un año desde la fecha del hallazgo sin que concurra reclamación del propietario, se estimará la presunción legal de abandono.

Artículo 139. Si la aeronave o sus restos no pudieran conservarse, o hubieren transcurrido los plazos a que se refiere el [artículo anterior](#), serán vendidos en pública subasta y su importe quedará en beneficio del Estado, deducidos los gastos y el premio, en su caso.

Artículo 140. Disposiciones especiales regularán las obligaciones y funciones sobre esta materia de autoridades y particulares, el procedimiento a que haya de someterse la investigación y las colaboraciones de carácter internacional que deban admitirse.

Artículo 141. Las acciones derivadas de la asistencia y salvamento prescribirán a los dos años de terminadas las operaciones.

- LEY AERONAUTICA DE PERU

PÉRDIDA, DESTRUCCIÓN, INUTILIZACIÓN, ABANDONO E INCAUTACIÓN DE AERONAVES

Artículo 54.- De la declaración de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de aeronaves

La Dirección General de Aeronáutica Civil declara:

- a) La pérdida de una aeronave civil, cuando hayan transcurrido 90 (noventa) días calendario desde su desaparición, previa investigación;
- b) La destrucción de una aeronave civil, cuando resulte imposible o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad;
- c) La inutilización de las aeronaves civiles, cuando se encuentren inoperativas por más de un año, y
- d) El abandono de aeronaves civiles a favor del Estado, luego de transcurrido un plazo de 6 (seis) meses de producido el requerimiento legal, cuando:
 - i) La aeronave y sus partes inmovilizadas en el territorio peruano no sean reclamadas o reparadas por sus propietarios o explotadores;
 - ii) La aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación;
 - iii) La aeronave carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario o el lugar de procedencia,
 - iv) Lo solicite por escrito el propietario de la aeronave.

Artículo 55.- De la inscripción de las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de aeronaves

55.1 Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Público de Aeronaves.

La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula.

55.2 La reglamentación establece la forma y el procedimiento para efectuar la declaración de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de las aeronaves.

Artículo 56.- De las aeronaves civiles declaradas en abandono e incautadas

56.1 Las aeronaves declaradas en abandono podrán rematarse en subasta pública.

56.2 Todas las aeronaves o equipos aeronáuticos que sean incautados por la comisión de cualquier delito o declaradas en abandono y que, por sus características técnicas, sean adecuados para realizar prácticas de vuelo, entrenamiento aeronáutico o prácticas aerodeportivas, serán entregados a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Las aeronaves o equipos, según la evaluación que realice la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrán ser cedidos en uso a favor de los Aeroclubes y Escuelas de Aviación de Tripulantes Técnicos debidamente inscritos y autorizados.

Artículo 57.- Del remolque de aeronaves

57.1 Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación; cuando signifiquen un obstáculo al desarrollo de las actividades aeroportuarias, o cuando la permanencia en el lugar de inmovilización o accidente pueda producir un deterioro del bien, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá disponer su inmediato remolque.

57.2 Los gastos de reparación, conservación y remolque de la aeronave serán de cargo del propietario o explotador.

BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículo 150.- De la competencia del Ministerio de Defensa

150.1 La búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público.

150.2 El Ministerio de Defensa está encargado de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

Artículo 151.- De la obligación de prestar ayuda

151.1 Las personas naturales o jurídicas bajo cuya dirección se encuentran aeronaves, personal especializado y sistemas de comunicaciones, así como los comandantes de aeronaves, están obligados a prestar, dentro de sus posibilidades, la ayuda y socorro que les sea requerido por las autoridades competentes.

151.2 El comandante de una aeronave está obligado a:

a) Prestar asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situación de peligro, y b) Efectuar el salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronaves en peligro.

151.3 El comandante de la aeronave no tendrá obligación de prestar asistencia y salvamento cuando:

a) Su prestación implique riesgos para las personas a bordo, o b) No hubiese posibilidades de prestar un socorro útil y oportuno.

Artículo 152.- Del reembolso de gastos e indemnización

152.1 Los explotadores de las aeronaves, las entidades y las personas naturales o jurídicas que hayan participado directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento tendrán derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

152.2 Las retribuciones o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

Artículo 153.- De la participación de medios terrestres y marítimos

Las disposiciones del presente Título serán de aplicación a los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Artículo 154.- De la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación

154.1 Todo accidente de aviación será investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, a fin de determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar que se repitan. La comisión realiza sus funciones de investigación de acuerdo a criterios técnicos y depende directamente del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. La reglamentación establece su composición, atribuciones y forma de trabajo.

154.2 La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con la autorización de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación.

154.3 Las actividades de la Comisión se realizan sin perjuicio de la intervención judicial o policial que corresponda.

154.4 El informe final que contenga los resultados de la investigación de accidentes debe ser de conocimiento público.

Artículo 155.- De la obligación de informar de accidentes e incidentes

155.1 Toda persona que toma conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad más próxima

155.2 La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de los representantes de esta última.

155.3 La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente evitará que intervengan personas no autorizadas.

Artículo 156.- De las declaraciones ante la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación

156.1 Toda persona está obligada a declarar ante la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación sobre cualquier aspecto que se relacione con el accidente materia de investigación.

156.2 Las personas naturales y jurídicas e instituciones tendrán obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

156.3 En todos los casos son aplicables los apercibimientos establecidos en el Código Procesal Civil.

- LEY AERONAUTICA DE GUATEMALA

PERDIDA, DESTRUCCION, INUTILIZACION, ABANDONO E INCAUTACION DE AERONAVES

ARTICULO 46. De la declaración. La Dirección General de Aeronáutica Civil, declarará:

- a) La pérdida de una aeronave, cuando hayan transcurrido treinta (30) días desde su desaparición, previa investigación.
- b) La destrucción de una aeronave, cuando resulte imposible o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad.
- c) La inutilización de una aeronave cuando, se encuentren inoperativas por más de un (1) año, y,
- d) El abandono de una aeronave a favor del Estado, luego de transcurrido un plazo de seis (6) meses de producido el requerimiento legal cuando:
 - 1) La aeronave y sus partes inmovilizadas en el territorio guatemalteco no sean reclamadas o reparadas por sus propietarios o explotadores.
 - 2) La aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación.
 - 3) La aeronave carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario o el lugar de su procedencia, o
 - 4) Lo solicite por escrito el propietario de la aeronave.

ARTICULO 47. De la Inscripción. Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización, abandono de aeronaves se Inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula.

El reglamento determinará la forma y procedimiento para efectuar las declaraciones respectivas.

ARTICULO 48. Del remolque de aeronaves. Cuando una aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación; cuando signifique un obstáculo al desarrollo de las actividades aeroportuarias; o cuando la permanencia en el lugar de inmovilización o accidente pueda producir un deterioro del bien, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá disponer su inmediato remolque. Los gastos de reparación, conservación y remolque de la aeronave serán por cuenta del propietario o explotador.

BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 114. Competencia. La búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de Interés público y será la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

ARTICULO 115. Reembolso de gastos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización por la utilización de sus unidades vehiculares y personal en la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas, su tripulación y pasajeros.

Las retribuciones o indemnizaciones deberá efectuarlas el propietario o explotador de la aeronave socorrida y no podrá exceder en conjunto, al valor de reposición que tendría la aeronave antes de ocurrido el hecho.

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

CAPITULO UNICO

ARTICULO 116. Investigación. La Dirección está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala ya participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición, procediendo a sancionar si correspondiere, a los infractores.

En accidente de aeronave con matrícula extranjera se permitirá la colaboración del Estado en que se encuentre matriculada para la investigación.

Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente de aviación o la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias lo permitan. La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

la autoridad policial más cercana al área del accidente será la responsable de prestar la vigilancia y seguridad de los restos o despojos del accidente, sin interferir con la labor de investigación aeronáutica. La remoción y liberación de la aeronave o sus restos, solo podrá realizarse con la autorización de la autoridad aeronáutica.

la investigación de un accidente en que se encuentre involucrada una aeronave militar nacional o extranjera, será responsabilidad militar.

La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los actos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, sin embargo deberán de coordinarse para efectos de cada una de las investigaciones, debiendo de dirigir tal coordinación los inspectores e investigadores de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 117. Toda persona esta obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

De producirse un accidente mortal, deberá de realizarse una necropsia completa Incluyendo examen de toxicología, de los fallecidos y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en accidentes las efectúe.

La Investigación de 16s accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala y su fin es la prevención de los mismos.

Las personas individuales o jurídicas e instituciones tendrán la obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

- LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA

PERDIDA Y ABANDONO DE AERONAVES

De la Declaración de Pérdida y Abandono de aeronaves

Artículo 77. La declaratoria de pérdida o abandono de la aeronave la hará el Instituto Nacional de Aviación Civil mediante acto motivado y previa la sustanciación del expediente correspondiente en el que se llamará a las partes interesadas.

La declaración de pérdida o abandona de aeronaves implicará la cancelación automática de la matrícula correspondiente y así se hará constar en el Registro Aéreo Nacional.

De la Declaración de Pérdida de aeronaves

Artículo 78. El Instituto Nacional de Aviación Civil declarará la pérdida de una aeronave en los siguientes casos:

Cuando hayan transcurrido noventa (90) días desde la fecha en que se tuvo la última noticia sobre su ubicación física, reporte de posición y cualquier otra aplicable en caso de siniestro.

Cuando como consecuencia de un siniestro sea calificada de inservible por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Cuando resulte técnica o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad.

Declaración de abandono de aeronave

Artículo 79. El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá declarar abandonada una aeronave civil en los siguientes casos:

Por declaración del propietario o poseedor debidamente justificada.

Si carece de matrícula y de marcas de nacionalidad; y no conste en el Registro Aéreo Nacional datos suficientes que permitan establecer la identidad del propietario y el lugar en el que pueda ubicarse.

Cuando permanezca inactiva por más de noventa (90) días en un aeródromo sin estar bajo el cuidado directo de su propietario o poseedor, o de alguien que actúe por órdenes de cualquiera de éstos.

En los casos previstos en los numerales 2 y 3, antes de proceder a la declaratoria de abandono, el Instituto Nacional de Aviación Civil procederá a publicar un aviso en un diario de circulación nacional durante treinta (30) días con intervalo de diez (10) días entre cada publicación, para que los interesados presenten sus objeciones a la declaratoria propuesta. Transcurridos treinta (30) días desde la última publicación sin que haya oposición a la declaratoria, el Instituto Nacional de Aviación Civil procederá a dictarla y la aeronave pasará a propiedad del Estado o podrá ser sometida a subasta pública, previo el cumplimiento de los requisitos de ley. Los recursos obtenidos de ese proceso, serán destinados a la liquidación de las acreencias que la aeronave tenga con el Instituto de Aviación Civil por los diferentes conceptos inherentes a su funcionamiento. Si después de realizada la liquidación quedare saldo, éste se enterará a la Hacienda Pública Nacional.

SERVICIOS DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Interés Público de estos servicios

Artículo 125. El Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de aeronaves, de sus tripulantes y pasajeros, en caso de accidentes o incidentes aéreos, es de interés público, y corresponde al Instituto Nacional de Aviación Civil sin menoscabo del ejercicio coordinado de estas competencias con otros organismos.

Región de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutica

Artículo 126. La región de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutica comprende el espacio marítimo y terrestre del país, reconocido internacionalmente como región de información de vuelo bajo el control de la República Bolivariana de Venezuela.

La región de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutica podrá colindar con otras regiones de Información de vuelo o solaparse con la región de búsqueda y salvamento marítima, sin que esto implique una barrera para la prestación del servicio a las personas que así lo requieran.

Garantía de prestación del servicio

Artículo 127. Corresponde al Instituto Nacional de Aviación Civil, garantizar la prestación del servicio de búsqueda, asistencia y salvamento en el territorio nacional y en las áreas territoriales y de Alta Mar, que se le hayan asignado por razones de control de Tránsito Aéreo, mediante Acuerdos Internacionales.

Para el ejercicio de esta competencia el Instituto Nacional de Aviación Civil podrá coordinar con cualquier organismo Público o Privado de conformidad con las directrices que imparta el Ejecutivo Nacional.

Junta Permanente Coordinadora de acciones de Búsqueda, Asistencia y Salvamento

Artículo 128. Para el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la República en esta materia, el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil, designará la Junta Permanente Coordinadora de acciones de Búsqueda y Salvamento.

La composición y régimen de funcionamiento de la Junta a que se refiere este artículo la determinará el reglamento interno del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Entre las funciones de la Junta Permanente Coordinadora de acciones de Búsqueda y Salvamento están, implantar los procedimientos pertinentes y ejercer la coordinación con las demás autoridades nacionales, estatales y municipales así como con las personas u organizaciones no gubernamentales que se requiera, para lograr el uso racional de los recursos de los cuales disponga el país, en la adecuada atención de los procedimientos de búsqueda y salvamento, procurando adoptar los procedimientos y recomendaciones que al respecto contienen los Estándares Internacionales de Seguridad, propuestos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Obligación de prestar ayuda

Artículo 129. La responsabilidad de colaborar en los procedimientos de búsqueda, asistencia y salvamento, y de prestar la debida atención a las personas afectadas por accidentes o incidentes aéreos, se extiende a las empresas de transporte aéreo y demás propietarios u operadores de aeronaves civiles, capitanes de aeronaves, capitanes de buque y, en general, a cualquier persona que, sin menoscabo de su seguridad personal, se encuentren en situación conveniente para prestar ayuda en dichos casos.

Excepción de prestar ayuda

Artículo 130. No habrá responsabilidad para las personas señaladas en el artículo anterior en caso de no prestar colaboración en los procedimientos de búsqueda, asistencia y salvamento, y de no prestarla debida atención a las personas afectadas por accidentes o incidentes aéreos, cuando el auxilio fuere prestado por otro en mejores condiciones; cuando su prestación significase riesgos para las personas abordo de la aeronave que presta el servicio; o cuando, dicha colaboración no sea necesaria.

Del reembolso de gastos e indemnización

Artículo 131. Los transportistas aéreos, demás propietarios u operadores de aeronaves civiles, comandantes de aeronaves, capitanes de buque y, en general, cualquier persona que haya participado directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento tendrán derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

El reembolso de los gastos o Indemnizaciones estarán a cargo del propietario u operador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, del valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

Ingreso de aeronaves extranjeras para búsqueda, asistencia y salvamento

Artículo 132. El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá autorizar el Ingreso de aeronaves civiles extranjeras para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que la urgencia y la necesidad de las circunstancias así lo requieran.

En caso de que las operaciones de búsqueda o salvamento requieran el empleo de aeronaves militares extranjeras, se requerirá la autorización del Presidente de la República o quien éste designe a tales efectos.

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

Competencia

Artículo 133. La investigación de los accidentes e incidentes ocurridos a las aeronaves civiles corresponde al Ministerio de Infraestructura.

La normativa que regule la materia será dictada por el Ejecutivo Nacional.

Deber de informar y preservar

Artículo 134. Toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente o Incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad más cercana al sitio del mismo.

La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato al Instituto Nacional de Aviación Civil y al Ministerio de Infraestructura, debiendo destacar o gestionar una guardia provisional hasta el arribo de los representantes de éste último, con la intervención de las fuerzas públicas si fuere necesario, a los fines de preservar las condiciones en que se encuentran los restos de las aeronaves siniestradas o despojos del accidente y las zonas adyacentes donde pudieran haberse dispersado.

Remoción o retiro de aeronaves accidentadas

Artículo 135. La remoción o retiro de la aeronave accidentada, de los elementos afectados y de los objetos que pudieran haber provocado el accidente, podrá practicarse únicamente con autorización del Ministerio de Infraestructura a través de su órgano investigativo, salvo que dichas actividades sean requeridas para efectuar el rescate de las víctimas.

Función rectora del Ministerio de Infraestructura

Artículo 136. Los órganos del Estado que de conformidad con las competencias que les correspondan, deban participar en la investigación de los accidentes de aviación, ajustarán sus conductas y procedimientos a las recomendaciones que dicte el Ministerio de Infraestructura, brindando su colaboración en todo aquello que sea indispensable a la preservación de los restos y evidencias que contribuyan al esclarecimiento de los hechos.

Finalidad de la investigación

Artículo 137. El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes ocurridos a las aeronaves civiles es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Informe final de la Investigación

Artículo 138. Durante la investigación, el Ministerio de Infraestructura tendrá amplias potestades para requerir información relevante, practicar u ordenar que se realicen pruebas, exámenes o experimentos y demás actividades tendentes a la determinación de las causas del accidente o incidente aéreo y tomar las medidas preventivas que resulten adecuadas.

El informe final sobre el accidente o Incidente investigado es un documento de libre acceso para los interesados.

Jurisdicción aplicable

Artículo 139. Los accidentes o Incidentes ocurridos a las aeronaves civiles extranjeras en territorio venezolano quedarán sometidos a la ley y a la jurisdicción venezolana.

Los accidentes o incidentes ocurridos a las aeronaves civiles venezolanas en territorio extranjero quedarán sometidos a la ley y a la jurisdicción del país donde ocurrieren los hechos. En ambos casos, se aplicarán las disposiciones previstas en los convenios internacionales.

Concurrencia de aeronaves civiles y militares

Artículo 140. En los casos de accidentes o Incidentes de aviación que involucren a aeronaves civiles y militares, el Ministerio de Infraestructura dispondrá lo conducente para que participen coordinadamente en el proceso de investigación los técnicos designados por la autoridad militar, de conformidad con lo que al respecto se establezca en el reglamento respectivo.

Deber de declaración

Artículo 141. Toda persona deberá declarar ante el Ministerio de Infraestructura o presentar los informes que le sean requeridos sobre cualquier aspecto que se relacione con el accidente materia de investigación.

- LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.

BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

CAPITULO UNICO

Artículo 284.- Se entiende por búsqueda el conjunto de operaciones destinadas a averiguar la situación de una aeronave y el lugar donde se encuentra, cuando no se tuviese noticia de la misma.

Se entiende por asistencia el auxilio o ayuda que una aeronave presta a otra que se encuentra en situación de peligro, con el propósito de evitar un siniestro.

Se entiende por salvamento la acción dirigida a rescatar o socorrer a personas o cosas que se encuentran a bordo de una aeronave accidentada.

Artículo 285.- La Autoridad Aeronáutica Civil será el organismo encargado de la dirección y organización de la búsqueda, asistencia y salvamento, y a los fines de este título, podrá requerir a los explotadores de aeronaves, personas físicas o jurídicas bajo cuya dirección se encuentran personas especializadas o tuviesen sistemas de comunicación, y a los comandantes de aeronaves, la prestación de la ayuda necesaria conforme a lo previsto precedentemente.

Artículo 286.- Los comandantes de aeronaves en vuelo, que se encuentren en zonas o lugares donde se halle alguna aeronave en peligro o accidentada, están obligados a prestar toda la ayuda a su alcance.

Artículo 287.- La Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar el ingreso de aeronaves extranjeras para el cumplimiento de misiones de búsqueda, asistencia y salvamento.

Artículo 288.- A los efectos de este capítulo, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá requerir el concurso de aeronaves del Estado, en iguales condiciones que a las aeronaves civiles, siendo reembolsables los gastos y averías en que incurriesen, pero sin derecho a indemnización o remuneración.

Artículo 289.- Se releva de la obligación de prestar ayuda en la búsqueda, asistencia o salvamento, en los casos siguientes:

- a) cuando las operaciones sean ya prestadas en iguales o mejores condiciones que las que se pretendan dar;
- b) cuando la prestación de socorro implique riesgo para las personas a bordo de la aeronave que concurra para ello; y,
- c) cuando no hubiese posibilidades de prestar un socorro útil.

Artículo 290.- Serán responsables del cumplimiento de los deberes de socorro, además del comandante de la aeronave, el propietario, el explotador, el locatario o el fletador de una aeronave que fuesen requeridos para ello, salvo cuando no pudiesen

comunicarse con el comandante de la aeronave, o cuando no diese cumplimiento a sus instrucciones.

Artículo 291.- Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra o que hayan colaborado en la búsqueda o salvado a alguna persona, tendrán derecho a ser retribuidos o indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación producida como consecuencia directa de ésta. Las retribuciones o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder en conjunto el valor que tenía la aeronave, antes de producirse el hecho.

Artículo 292.- Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro al que estuvo expuesto el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La remuneración, que en ningún caso podrá ser superior al valor de los bienes salvados, estará a cargo de los propietarios de éstos, en proporción al valor de los mismos. El salvador podrá reclamarla directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

Artículo 293.- Si han sido salvados al mismo tiempo personas y bienes, el que ha salvado a las personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda.

Artículo 294.- La indemnización y remuneración son debidas, aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

Artículo 295.- Las disposiciones del presente título también serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por modos terrestres o acuáticos.

Artículo 296.- La Autoridad Aeronáutica Civil asegurará, dentro de los términos de reciprocidad, la entrada temporal y sin demora al territorio nacional, del personal calificado o aeronaves necesarios para la búsqueda, asistencia, salvamento, encuesta de accidentes, en relación con una aeronave extranjera extraviada o averiada en territorio paraguayo.

Artículo 297.- Se presume la pérdida de la aeronave en los siguientes casos:

- a) cuando se hubieran agotado todos los medios de búsqueda y este hecho se hiciese constar expresamente por el propietario de la aeronave ante la autoridad aeronáutica; y,
- b) cuando transcurridos seis meses de finalizadas las operaciones de búsqueda se ignore el paradero de la aeronave.

Artículo 298.- En los casos previstos en el artículo anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil declarará la pérdida de la aeronave para proceder a la cancelación de la matrícula respectiva.

Artículo 299.- Las aeronaves de matrícula paraguaya o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el territorio del Paraguay, así como sus partes o despojos, se

reputarán abandonadas a favor del Estado, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

La reglamentación establecerá la forma y el procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.

Artículo 300.- La Autoridad Aeronáutica Civil podrá disponer la remoción de la aeronave cuando:

- a) la aeronave, sus partes o despojos, representen obstáculos o peligro de cualquier naturaleza para las operaciones aéreas, la infraestructura aeronáutica o los medios de comunicación; y,
- b) su permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir perjuicios a las operaciones aéreas.

Los gastos que demanden las remociones, reparaciones y conservación de la aeronave, correrán por cuenta de su propietario o explotador.

DE LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

CAPITULO UNICO

Artículo 301.- Todo accidente o incidente de aviación, que se produzca en territorio paraguayo, así como los que ocurran en aeronaves paraguayas en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, será investigado por los organismos especializados de la Autoridad Aeronáutica Civil, para determinar sus causas, establecer las medidas y acciones correctivas tendientes a evitar su repetición y hacer efectiva la responsabilidad que existiese.

Artículo 302.- La autoridad que tenga conocimiento del accidente, lo comunicará de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil más próxima al lugar, debiendo adoptar las medidas más urgentes para la asistencia o salvamento de las víctimas y prevenir en la zona del accidente la intervención de personas no autorizadas.

Artículo 303.- La remoción o retiro de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente, sólo podrá practicarse con la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 304.- En caso de siniestro o aterrizaje forzoso de una aeronave, el propietario del lugar no podrá oponerse al paso de los funcionarios que penetren en su predio, ni al transporte de los elementos necesarios para que la aeronave sea puesta en condiciones de movilización o para la asistencia de los accidentados.

Artículo 305.- La Autoridad Aeronáutica Civil deberá coordinar toda investigación con las autoridades judiciales, militares, policiales, sanitarias y aduaneras, dentro de los límites de sus respectivas competencias.

Artículo 306.- Toda persona física o jurídica, pública o privada, está obligada a declarar y presentar los informes que le solicite la Autoridad Aeronáutica para los fines de investigación de accidentes, así como permitir a ésta el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios para dicho efecto.

Artículo 307.- Las aeronaves extranjeras que sufran accidentes o incidentes en el territorio paraguayo y las aeronaves paraguayas que lo sufran en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

Artículo 308.- Cuando una aeronave paraguaya sufra un accidente en el extranjero, el operador o el comandante o, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación deberá notificarlo de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil paraguaya, a fin de que adopte las medidas de investigación pertinentes.

CAPITULO XVII

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA

DE LA POLICÍA DE LA CIRCULACIÓN AÉREA.

Artículo 142. La policía de la circulación aérea abarcará el cumplimiento de cuantos Reglamentos, disposiciones y normas permanentes o eventuales tiendan a conseguir una rápida, ordenada y segura circulación de las aeronaves, tanto en vuelo como en tierra.

Artículo 143. Las funciones a que se refiere el precedente artículo serán ejercitadas, según los casos, por los Jefes de demarcación aérea, por los Jefes de aeropuerto y por los Comandantes de aeronave.

Artículo 144. Las disposiciones sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo obligan a todas las aeronaves civiles o militares, sin distinción de categoría o clase.

Artículo 145. Para que una aeronave pueda volar dentro del espacio aéreo español deberá ser debidamente autorizada, previa presentación de su plan de vuelo, ostentar las marcas de nacionalidad, matrícula o número y llevar la documentación exigida por esta Ley, sus Reglamentos o los Convenios o Tratados internacionales.

Artículo 146. Toda aeronave seguirá en su vuelo los canales o zonas de navegación que le sean impuestas y respetará las zonas prohibidas o reservadas.

Artículo 147. Cualquier aeronave en vuelo dentro del espacio aéreo queda obligada a aterrizar, inmediatamente, en el aeropuerto que se le indique por la Autoridad que vigile la circulación aérea, así como a variar la ruta primitivamente elegida, a requerimiento de dicha Autoridad.

Artículo 148. Las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados.

Artículo 149. El Ministro del Aire, por sí o mediante concesiones, asumirá la organización y funcionamiento de los servicios de telecomunicaciones específicamente aeronáuticas, meteorológicas y de ayuda a la navegación aérea.

La autorización de dichos servicios, igual que la de los de aeropuerto, será obligatoria y se ajustará a las condiciones y tarifas que los Reglamentos determinen.

- LEY AERONAUTICA DE PERU

ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO PERUANO

Artículo 21.- De la circulación aérea en territorio peruano

21.1 El ingreso, tránsito y salida del país de aeronaves civiles requiere autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la misma que precisa los puntos de cruce de frontera y designa a los aeropuertos de control.

21.2 La circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio de la República sólo puede ser efectuada en las condiciones, rutas y aerovías establecidas en la autorización correspondiente.

Artículo 22.- De la obligación de aterrizar

22.1 Si una aeronave ingresa al territorio peruano sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho internacional.

22.2 También será obligada a aterrizar la aeronave que sobrevuele territorio nacional, cuando existan motivos razonables para determinar que se utiliza con propósitos distintos a los autorizados.

Artículo 23.- Del uso obligatorio de distintivos de nacionalidad y matrícula

Toda aeronave en vuelo sobre territorio peruano debe exhibir en su exterior los distintivos visibles de su nacionalidad y matrícula.

Artículo 24.- Del impedimento de salida de aeronaves y motores

Sólo por resolución judicial se impedirá la salida al exterior de las aeronaves y motores.

29.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá restringir las actividades aéreas en caso de limitaciones técnicas u operativas de los servicios de tránsito aéreo.

Artículo 25.- De las causales de inmovilización de aeronaves y motores

25.1 La inmovilización de las aeronaves y motores deberá ser dispuesta por resolución judicial, debidamente motivada y de acuerdo a las condiciones o circunstancias de la obligación, sólo en los casos siguientes, cuando se trate del incumplimiento de pago:

a) Del contrato de compraventa de la aeronave a cargo del comprador, b) Del contrato de arrendamiento de la aeronave a cargo del arrendatario, o c) Por la utilización de aeródromos o de los servicios de navegación aérea.

25.2 En estos casos, la inmovilización se tramitará bajo las reglas del proceso sumarísimo, contenidas en el Código Procesal Civil.

AUTORIZACIONES PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 88.- Del Permiso de Operación y del Permiso de Vuelo

88.1 El Permiso de Operación es la autorización administrativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga mediante Resolución Directoral, a una persona natural o jurídica hasta por el plazo de 4 (cuatro) años, para realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General, de acuerdo a las condiciones del Certificado de Explotador o de la Conformidad de Operación y a las Especificaciones Técnicas de Operación, el que puede ser prorrogado sucesivamente, siempre que se mantengan las capacidades exigidas por esta Ley.

88.2 El Permiso de Vuelo es la autorización administrativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga a una persona natural o jurídica hasta por el plazo de un año, para realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General con carácter especial, ocasional, esporádico o eventual.

88.3 El Permiso de Operación o el Permiso de Vuelo no importa exclusividad ni preferencia para realizar la operación autorizada.

Artículo 89.- De las normas y procedimientos para el otorgamiento de Permisos de Operación y Permisos de Vuelo

89.1 El Reglamento determinará los requisitos y procedimientos por seguir para el trámite de las solicitudes de obtención de Permisos de Operación y Permisos de Vuelo nacionales e internacionales.

89.2 En los casos de solicitudes de Permisos de Operación Internacional, otros operadores aéreos que estén sirviendo la misma ruta o segmentos de ruta podrán formular oposición, la cual será vista en Audiencia Pública, de acuerdo a lo señalado por el Reglamento.

Artículo 90.- Del Certificado de Explotador, la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación

90.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la presente Ley y su reglamentación, certifica la capacidad legal, técnica y económico- financiera del solicitante y acepta las Especificaciones Técnicas de Operación.

90.2 El Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o la Conformidad de Operación para la Aviación General, así como las Especificaciones Técnicas de

Operación, son los documentos públicos que acreditan la capacidad legal, técnica y económico-financiera del explotador. Estos documentos constituyen requisito indispensable para que una persona natural o jurídica que obtenga un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo pueda realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General. No se encuentran sujetos al régimen, condiciones y plazos de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo y demás autorizaciones administrativas que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil.

90.3 El Certificado de Explotador o la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación tienen plazo indefinido y pueden ser modificados, suspendidos o revocados en cualquier momento por la Dirección General de Aeronáutica Civil. La reglamentación establecerá las causales de su modificación, suspensión o revocación.

Artículo 91.- De las obligaciones de los titulares de Permisos de Operación o Permisos de Vuelo

Toda persona natural o jurídica que obtenga un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo, sea para realizar actividades de Aviación Comercial o de Aviación General, nacionales o internacionales, según sea el caso, queda obligada a:

- a) Hacer mención expresa, cuando realice publicidad o venta de sus servicios, de que el vuelo se efectúa con escalas, con conexión, en código compartido o bajo cualquier otra modalidad prevista o permitida por esta Ley, así como proporcionar cualquier otra información necesaria, a fin de no inducir a error al usuario, especialmente en cuanto a las características y condiciones del servicio;
- b) Registrar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la forma y oportunidad establecida, tarifas, datos estadísticos e informes que correspondan a su actividad;
- c) Establecer un sistema de radiocomunicación entre los puntos a operar, a fin de mantener la información sobre el tráfico aéreo que realizan sus aeronaves;
- d) Renovar o modificar las aeronaves que presten servicios de Aviación Comercial, conforme a las regulaciones o restricciones sobre protección del ambiente y el ruido que adopte la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- e) Trasladar gratuitamente en sus aeronaves a los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil que viajen en misión de inspección;
- f) Someter a previa autorización la capacidad, frecuencia e itinerarios en los servicios de transporte aéreo que realice, y g) Cumplir con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas en su respectivo permiso, en la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 92.- De las obligaciones derivadas de la obtención de un Permiso de Operación Internacional

92.1 La obtención y utilización de un Permiso de Operación por parte de una empresa extranjera para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional implica:

- a) La renuncia a todo tipo de reclamo basado en la inmunidad diplomática, en los casos de reclamaciones surgidas como consecuencia de operaciones realizadas bajo sus respectivos Permisos de Operación;
- b) El sometimiento expreso a la jurisdicción peruana para toda cuestión que se derive de las actividades aeronáuticas a su cargo, efectuadas en territorio peruano, y
- c) El consentimiento al empleo transitorio por parte del Estado Peruano de sus aeronaves, material y personal peruano del que disponga, en casos de conflictos internacionales, desórdenes internos y calamidades públicas. En estos casos, el Estado Peruano reconoce los gastos ocasionados, de conformidad con la legislación vigente y la práctica internacional.

92.2 En el transporte internacional el explotador no deberá embarcar pasajeros sin verificar previamente, que están premunidos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 93.- De la garantía global

93.1 Toda persona natural o jurídica solicitante de un Permiso de Operación para realizar actividades de Aviación Comercial nacional o internacional deberá constituir garantía global por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio que solicita, en las condiciones y monto que establezca la reglamentación.

93.2 La revocatoria del Permiso de Operación conlleva la pérdida de la garantía.

Artículo 94.- De la aplicación de principios y pautas de simplificación administrativa

94.1 En el otorgamiento de autorizaciones o Permisos de Operación o Permisos de Vuelo para operaciones de aviación civil se tendrán en cuenta los principios, pautas y normas sobre veracidad, celeridad y simplificación administrativa contemplados en la legislación vigente, en tanto no se ponga en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

94.2 Toda persona tiene derecho a tomar conocimiento de las solicitudes de Permisos de Operación para realizar actividades de Aviación Comercial, así como de las autorizaciones para realizar actividades de aeronáutica civil en general, que se presenten ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 95.- Del silencio administrativo positivo

95.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil resuelve las solicitudes de Permisos de Operación y de Permisos Vuelo, dentro del plazo máximo de 90 (noventa) y 30 (treinta) días hábiles, respectivamente, contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

95.2 Las solicitudes para obtener las demás autorizaciones serán resueltas dentro del plazo máximo de 60 (sesenta) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

95.3 Vencidos dichos plazos sin que exista pronunciamiento debidamente sustentado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se entenderá otorgado el permiso o la autorización correspondiente en forma automática y en los términos y condiciones en que fue solicitada.

Artículo 96.- De la prohibición de cesión y transferencia de permisos

Los Permisos de Operación y los Permisos de Vuelo no podrán ser cedidos, transferidos y, en ningún caso, explotados en forma indirecta por otro transportista.

Artículo 97.- De las causales de suspensión o revocación de permisos

97.1 Los Permisos de Operación y los Permisos de Vuelo caducan al vencimiento del plazo establecido en ellos.

97.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente el Permiso de Operación o el Permiso de Vuelo otorgado para la realización de actividades aeronáuticas civiles, en especial de Aviación Comercial, en los siguientes casos:

- a) Si el explotador pierde la capacidad legal, técnica o económico- financiera según la cual le fue otorgado el Permiso de Operación;
- b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía global o reponerla en el plazo establecido por la reglamentación correspondiente;
- c) Si las operaciones no se inician dentro del término de 30 (treinta) días calendario desde la fecha de otorgamiento del Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o de la de Conformidad de Operación para la de Aviación General;
- d) Si las operaciones no se inician dentro del término de 90 (noventa) días calendario desde la fecha de otorgamiento del Permiso de Operación Internacional;
- e) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de 90 (noventa) días calendario sin causa justificada;
- f) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución conforme a ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios;
- g) Si el Permiso de Operación es cedido, transferido o explotado en contravención con lo dispuesto en la presente Ley;
- h) Si no se cuenta con los seguros obligatorios establecidos por esta Ley;
- i) Cuando se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por el Perú;
- j) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o

k) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

- LEY AERONAUTICA DE GUATEMALA

No tiene ningún artículo que trate este tema.

- LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA

SERVICIO PUBLICO DE CONTROL Y APOYO DE LA NAVEGACION AEREA

Servicio público de control y apoyo de la navegación aérea

Artículo 37. Se denomina servicio de control y apoyo a la navegación aérea los que forman el conjunto de operaciones que, realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, tienen por objeto mantener la seguridad y el orden de la navegación aérea, tales como el control del tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, ayudas a la navegación aérea, la información meteorológica, el balizamiento, los servicios de Bomberos Aeronáuticos, la búsqueda y salvamento, la información general aeronáutica y cualquier otro necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea que determine el Poder Ejecutivo Nacional.

Utilidad pública

Artículo 38. Se declaran de utilidad pública las Instalaciones y servicios de control y apoyo a la navegación aérea, así como la adquisición, instalación y operación de los mismos.

Obligatoriedad del uso de estos servicios

Artículo 39. El uso de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea es requisito de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, salvo en los rasos en que se permitan los vuelos visuales, de conformidad con las normas respectivas.

Bomberos Aeronáuticos

Artículo 40. Cada aeropuerto deberá brindar el servicio de Bomberos Aeronáuticos, a cuyos efectos deberá contar con su respectivo Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos, adscrito al Instituto Nacional de Aviación Civil. Estos Cuerpos de Bomberos tendrán entre otras atribuciones, las siguientes:

Realizar las actividades preventivas o de atención inmediata que sean inherentes a sus funciones, de conformidad con las normas aplicables que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Apoyar de inmediato todas las actividades de búsqueda y salvamento, al ser éstas requeridas por la autoridad competente.

Inspeccionar anualmente los aeropuertos, Depósitos Terminales y demás edificaciones o instalaciones aeroportuarias, elaborar un informe del estado de riesgo y seguridad y remitirlo al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Operadores de aeronaves militares

Artículo 41. Las operaciones de aeronaves militares en el espacio aéreo de la República, quedarán sujetas a las disposiciones de control y apoyo a la navegación aérea contenidas en el presente Decreto-Ley y sus Reglamentos, a excepción de las operaciones que realicen dentro de las áreas designadas por el Ejecutivo Nacional exclusivamente para ejercicios u operaciones militares.

La seguridad de las operaciones aéreas, impone la necesaria coordinación entre el Instituto Nacional de Aviación Civil y el Componente Aéreo de la Fuerza Armada Nacional, a fin de garantizar el mayor grado de eficiencia y seguridad a la navegación para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela. Mediante reglamento se determinarán los mecanismos que permitan la coordinación a la que se refiere el presente artículo.

Carácter obligatorio de las órdenes

Artículo 42. Las órdenes o Instrucciones que en el ámbito de sus funciones impartan los funcionarios de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea o el personal de los concesionarios de dichos servicios, según el caso, tendrán carácter obligatorio para sus destinatarios, y frente a ellas podrá Interponerse recurso administrativo por ante el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil.

DE LOS JEFES DE AEROPUERTO

Atribuciones

Artículo 92. En cada aeropuerto el Instituto Nacional de Aviación Civil designará a un Jefe de Aeropuerto, a quien corresponderá:

Cumplir y hacer cumplir las decisiones y órdenes dictadas por el Presidente y el Consejo Directivo del Instituto.

Coordinar las actividades propias del Instituto y demás órganos del Poder Nacional con los órganos del estado y Municipio en el que se encuentre el aeropuerto respectivo, de conformidad con directrices que al efecto dicten el Ministro de Infraestructura y el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Informar inmediatamente al Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil, cualquier hecho acaecido en el aeropuerto respectivo que pueda constituir una infracción administrativa a este Decreto-Ley.

Dictar las medidas urgentes estrictamente indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones aeroportuarias, incluyendo la potestad de detener una aeronave, salvo

por razones de seguridad operacional de la misma, en cuyo caso es competencia de los Inspectores de Seguridad Aeronáutica.

Actuar por delegación de atribuciones o de firma del Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Las demás atribuciones que le establezca el reglamento respectivo.

El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá designar en los aeródromos públicos, de uso público, un Jefe de Aeródromo quien desempeñará las funciones señaladas en el presente artículo, en todo aquello que les sea aplicable.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

DE LAS FALTAS Y DE LOS HECHOS PUNIBLES

CAPITULO I GENERALIDADES

Artículo 309.- En caso de inobservancia a las disposiciones de este código, sus reglamentaciones y los convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá tomar las providencias para asegurar las pruebas, labrando acta sobre los hechos, autores, damnificados, consignando todos los elementos de juicio, y remitiendo todo lo actuado a la autoridad judicial o administrativa, si correspondiese.

Artículo 310.- La autoridad judicial o policial podrá incautar los objetos cuya transportación necesita de autorización especial, se hallen prohibidos o estén al margen de las disposiciones legales y se encuentren a bordo de una aeronave.

Artículo 311.- Para el cumplimiento de su facultad fiscalizadora y diligenciar las medidas oportunas, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá ser auxiliada por la fuerza pública, a fin de adoptar las medidas que correspondan en contra de presuntos infractores, cómplices y encubridores, así como la inmovilización de aeronaves involucradas.

Artículo 312.- Toda autoridad pública interviniente en la investigación de hechos vinculados a una aeronave o una operación aérea deberá de inmediato comunicar todo lo actuado a la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 313.- Al responsable de la comisión de faltas o delitos se aplicarán las sanciones previstas en este título y en la legislación penal ordinaria.

Artículo 314.- Las sanciones aplicables serán medidas en base a los criterios establecidos en el Artículo 65 del Código Penal.

Artículo 315.- El importe de las multas previstas en este código y su reglamentación será destinado al fomento de la aviación civil a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Artículo 316.- El Código Penal y leyes complementarias vigentes serán de aplicación supletoria, en todo lo que no se halle expresamente consignado en este código.

Artículo 317.- La referencia a jornales mínimos debe entenderse como el establecido para las actividades diversas no especificadas en la Capital.

CAPITULO XVIII

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA

DEL TRANSPORTE PRIVADO, DE LA NAVEGACIÓN DE TURISMO Y DE LAS ESCUELAS DE AVIACIÓN.

Artículo 150. Las aeronaves de transporte privado de Empresas, las de Escuelas de Aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos y las de turismo y las deportivas quedarán sujetas a las disposiciones de esta Ley en cuanto les sean aplicables, con las excepciones que a continuación se expresan.

1. No podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración.
2. Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 151. La utilización de las aeronaves a los fines del artículo anterior, excepto el de turismo y deportivo, requerirá autorización previa del Ministerio del Aire, a cuya inspección estarán sometidas, en los términos que figuren en la propia autorización o en disposiciones especiales.

- LEY AERONAUTICA DE PERU

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE SUCESIVO Y EN EL TRANSPORTE DE HECHO

Artículo 127.- De la responsabilidad en el transporte sucesivo

127.1 El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

127.2 En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente Ley se aplican solamente al transporte aéreo.

Artículo 128.- De la responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho

128.1 Si el contrato del transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es indivisible y solidaria y se rige por las disposiciones del presente Título.

128.2 En tal sentido, el usuario puede dirigir la protesta o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

128.3 Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo.

DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

Artículo 129.- De la responsabilidad del transporte gratuito

En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente Título.

OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

Artículo 165.- De los Aeroclubes

Se considera Aeroclub a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro.

Artículo 166.- De la autorización especial de operaciones

166.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar excepcionalmente a los Aeroclubes a realizar actividades aeronáuticas propias del transporte aéreo especial y el trabajo aéreo, siempre que:

- a) No afecten los intereses de los explotadores aéreos;
- b) Los ingresos que se recauden por tales servicios se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aeronáutica específica del aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica;
- c) La autorización sea requerida por razones de interés público; y ,
- d) Se constituyan los seguros obligatorios previstos en el Título XIII de la presente Ley.

166.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil reglamenta la forma y circunstancias en que se otorgan estas autorizaciones, teniendo en cuenta la supervisión, control y vigilancia necesaria.

Artículo 167.- De la autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas

La Dirección General de Aeronáutica Civil autoriza, reglamenta y supervisa las siguientes actividades aeronáuticas:

- a) Aviación General;
- b) Escuelas de Aviación de Tripulantes Técnicos, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento;
- c) Talleres de Mantenimiento de Aeronaves y Estaciones Reparadoras;
- d) Paracaidismo, ultraligeros y planeadores ; y ,
- e) Globos aerostáticos y dirigibles.

- LEY AERONAUTICA DE GUATEMALA

DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

ARTICULO 106.Responsabilidad. En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente título.

OTRAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS

ARTICULO 134. Club aéreo. Se considera Club aéreo a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de Instrucción y sin fines de lucro.

ARTICULO 135. Autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas. La Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizará, reglamentará, regulará y supervisará las siguientes actividades aeronáuticas:

- a) Aeronaves agrícolas.
- b) Paracaidismo, ultralivianos y planeadores.
- c) Globos aerostáticos y dirigibles.
- d) Trabajos aéreos.
- e) Otras actividades aeronáuticas.

- LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA

AVIACION CIVIL NO COMERCIAL Sección Primera AVIACION PRIVADA

Aviación privada

Artículo 110. La Aviación Privada comprende la operación de aeronaves al servicio privado de sus propietarios, o de terceros sin que medie contraprestación económica de éstos, de conformidad con lo que al respecto dispongan las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

La operación de aeronaves destinadas a la Aviación Privada no requerirá de habilitación administrativa, pero deberá contar con los certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y con las pólizas de seguro previstas en este Decreto-Ley.

Normas de seguridad

Artículo 111. Las aeronaves destinadas a la Aviación Privada estarán sujetas a las inspecciones y otros requerimientos obligatorios que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas aplicables.

Prohibición de prestación del servicio público de transporte aéreo

Artículo 112. Los propietarios u operadores de aeronaves destinadas a la Aviación Privada no podrán prestar el servicio público de transporte aéreo. Sin embargo, éstas podrán ser arrendadas para el uso privado de otras personas o a compañías aéreas debidamente habilitadas para prestar el servicio de transporte aéreo, previa autorización del Instituto Nacional de Aviación Civil. En este último raso, el Instituto Nacional de Aviación Civil expedirá la correspondiente habilitación administrativa, previo cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas para aeronaves destinadas a prestar el servicio público de transporte aéreo.

Deber de constituir garantías

Artículo 113. En el caso de los servicios aéreos privados señalados en el Artículo anterior, el Instituto Nacional de Aviación Civil fijará las garantías que deberán constituir para responder por los daños que, se causen con motivo de la prestación de los servicios; así como la forma de usar los mismos.

Sección Segunda

De los Centros de Instrucción o Educación Aeronáutica, Aeroclubes, Talleres e Industrias Aeronáuticas

Declaratoria de Interés Público

Artículo 114. El establecimiento de centros de instrucción o educación aeronáutica, centros de investigaciones científicas y tecnológicas, industria aeronáutica y de talleres aeronáuticos se consideran actividades de interés general y de utilidad pública.

Centros de instrucción o educación aeronáutica

Artículo 115. Los centros de instrucción o educación aeronáutica deberán contar para su funcionamiento con la habilitación administrativa respectiva otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, y cumplir con los demás requisitos exigidos por la normativa legal vigente para ese tipo de instituciones.

El Instituto Nacional de Aviación Civil podrá suscribir convenios de cooperación con entes nacionales e internacionales con el objeto de propiciar programas de estudio a nivel técnico y universitario, y fomentar la actualización en materia aeronáutica.

Industria Aeronáutica y Talleres Aeronáuticos

Artículo 116. Para el establecimiento de industrias y de talleres aeronáuticos se requiere la respectiva habilitación administrativa por parte del Instituto Nacional de Aviación Civil.

La Industria Aeronáutica comprende el conjunto de establecimientos que fabrican o ensamblan aeronaves, motores, partes, repuestos, accesorios, componentes y equipos aeronáuticos en general.

De los Aeroclubes

Artículo 117. Los aeroclubes se organizarán como asociaciones civiles y deben desempeñar su objeto social con sujeción a las disposiciones de seguridad contenidas en este Decreto-Ley, sus reglamentos, las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil y las normas y métodos recomendados internacionalmente.

No requieren de habilitación administrativa pero están sujetos a inspección y control del Instituto Nacional de Aviación Civil.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

TRANSPORTE POSTAL

Artículo 171.- Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que fije la Autoridad Aeronáutica Civil, en consulta con la administración postal y de acuerdo con cada tipo de aeronave. El transporte de carga postal cederá prioridad únicamente al transporte de pasajeros.

Artículo 172.- El transporte postal se hará en coordinación con la autoridad de correos, atendiendo a la reglamentación que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica Civil, y con observancia de lo previsto sobre correo postal en los convenios y acuerdos internacionales y en la legislación nacional.

Artículo 173.- Las aeronaves afectadas al servicio postal internacional no se encuentran eximidas de las exigencias de policía de seguridad, policía sanitaria y fiscalización aduanera.

CAPITULO VIII TAXI AEREO

Artículo 174.- Se considera transporte de taxi aéreo la utilización de aeronaves en vuelos fletados, que se adecuen a las siguientes especificaciones:

- a) que las aeronaves utilizadas tengan una capacidad máxima de treinta pasajeros y hasta 5.000 kilos de cargas y correos; y,
- b) que dichas aeronaves estén dotadas de los equipos de aviación necesarios y exigidos por la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 175.- La Autoridad Aeronáutica Civil inspeccionará los servicios de taxi aéreo las veces que estime conveniente a los efectos de comprobar si se adecuan las aeronaves a los requerimientos técnicos y de seguridad para el transporte de personas y cosas.

CAPITULO IX TRABAJO AEREO

Artículo 176.- A los fines del presente código, se considera trabajo aéreo toda operación especializada mediante la utilización de aeronaves de aviación comercial en sus distintas actividades, con exclusión de los servicios de transporte aéreo.

Artículo 177.- Para la prestación del trabajo aéreo, se contará con el personal, máquina y equipo aéreo idóneo y habilitado conforme a la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 178.- Para el trabajo aéreo se contará con el seguro para el pago de eventuales responsabilidades en que pueda incurrirse por daños causados a terceros en la superficie.

Artículo 179.- Son aplicables a las operaciones de trabajo aéreo las disposiciones del presente código, en cuanto se encuentren relacionadas con la misma.

La aviación agrícola deberá ajustarse además a las disposiciones pertinentes que dicte el Ministerio de Agricultura y Ganadería.

Artículo 180.- Los servicios de trabajo aéreo requerirán, en cualesquiera de sus modalidades, un certificado de operador aéreo expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil, sujeto al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) tener domicilio en el territorio de la República,
- b) poseer capacidad jurídica, técnica y económica de acuerdo con la modalidad de que trate; y,
- c) operar con aeronaves habilitadas por la Autoridad Aeronáutica Civil.

AERONAUTICA NO COMERCIAL

CAPITULO I AEROCLUBES Y ESCUELAS DE AVIACION

Artículo 188.- Se considerará aeroclub a toda asociación civil sin fines de lucro, cuyo objetivo principal sea la promoción entre sus asociados o personas interesadas en la práctica, enseñanza y difusión del pilotaje y de las técnicas de la aeronavegación, con fines deportivos, de entrenamiento y de fomento de la aviación.

Artículo 189.- Los estatutos y reglamentos obligatorios para el funcionamiento de los aeroclubes deberán estar registrados por la Autoridad Aeronáutica Civil y las aeronaves deberán inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 190.- La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará y controlará las actividades aéreas y técnicas de los aeroclubes, establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica.

Artículo 191.- Las autorizaciones otorgadas a las personas físicas o jurídicas que se dediquen al fomento de la aviación y del deporte aéreo, o al adiestramiento de pilotos o personal de tierra, podrán ser revocadas por la Autoridad Aeronáutica Civil si se comprobare falta grave en la observancia de las reglamentaciones.

Artículo 192.- La Autoridad Aeronáutica Civil emitirá certificados a escuelas y organizaciones de mantenimiento de aeronaves o partes de aeronaves que cumplan con lo dispuesto en este código y sus reglamentos.

CAPITULO II SERVICIOS AEREOS PRIVADOS

Artículo 193.- Son servicios aéreos privados, los que se realicen sin remuneración, y que consistan en vuelos de turismo, deportivos o de esparcimiento que sean pilotados por los propietarios de aeronaves en aeronaves de su propiedad; los vuelos de particulares en aeronaves de empresas sin carácter aerocomercial, cuando se utilicen aeronaves de propiedad de dichas empresas exclusivamente como medio de traslado de personas y los vuelos de adiestramiento en aeronaves de servicios privados.

La Autoridad Aeronáutica Civil dictará normas que establezcan las condiciones para los servicios privados.

Para aladeltas, planeadores, aviones ultralivianos y aviones de aterrizaje y despegue corto ("stol") de servicios aéreos privados, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá reducir las

exigencias establecidas en los Artículos 61 y 73 y también autorizar su aterrizaje y despegue en pistas de aterrizaje o en otros lugares que se adecuen a las condiciones técnicas y al uso de cada tipo de esas aeronaves.

Artículo 194.- Para la conducción de aeróstatos y ultralivianos o similares, se deberá contar con la licencia que se establezca en la reglamentación que al efecto dictare la Autoridad Aeronáutica Civil. Los propietarios u operadores deberán llenar los requisitos exigidos por este código y su reglamentación.

FABRICAS Y TALLERES AERONAUTICOS

CAPITULO UNICO

Artículo 195.- Toda persona física o jurídica que pretenda instalar talleres aeronáuticos deberá acreditar previamente su capacidad técnico operativa, económica y los medios adecuados para proporcionar un servicio eficiente.

Artículo 196.- Se consideran de utilidad pública las fábricas de aeronaves, motores y accesorios, y los talleres de mantenimiento y reparación aeronáutico.

Artículo 197.- La Autoridad Aeronáutica Civil otorgará las autorizaciones para el establecimiento de fábricas de aeronaves, motores, accesorios y talleres de mantenimiento y reparación y certificará y regulará su funcionamiento. Los autorizados quedarán obligados a someter sus productos a las pruebas que exija la Autoridad Aeronáutica Civil, para la expedición del certificado de aprobación que posibilitará la fabricación de otras unidades del mismo tipo.

Artículo 198.- La Autoridad Aeronáutica Civil otorgará los correspondientes certificados y licencias, en la forma que establezcan los reglamentos respectivos, a las personas responsables que acrediten su especialización en escuelas o instituciones debidamente reconocidas, reservándose el derecho de examen cuando lo estime pertinente.

Artículo 199.- La Autoridad Aeronáutica Civil podrá cancelar toda autorización para fábricas y talleres aeronáuticos, en caso de registrarse irregularidades o violaciones a las normas vigentes.

Antes de la cancelación de la autorización, se dará participación al afectado, a fin de ser oído y de que produzca la prueba de descargo.

Artículo 200.- Los talleres aeronáuticos en el país estarán sujetos a la fiscalización y control de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 201.- La Autoridad Aeronáutica Civil será el organismo competente para la homologación de prototipos de aeronaves y motores.

Artículo 202.- Para la importación de aeronaves destruidas o abandonadas o sus partes, piezas o motores, y su aplicación a aeronaves ya construidas o en construcción, será necesaria la certificación del fabricante. No obstante, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá exigir pruebas de eficiencia y seguridad, pudiendo negar el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad cuando esas pruebas son insatisfactorias.

CAPITULO XIX

- LEY AERONAUTICA ESPAÑOLA

DE LAS SANCIONES.

Artículo 152. Las sanciones que podrán imponerse en vía gubernativa por las infracciones de esta Ley y de sus Reglamentos en la navegación civil serán las siguientes:

1. Apercibimiento.
2. Suspensión de título profesional o aeronáutico, hasta seis meses.
3. Multa de hasta 100.000 pesetas o por un importe igual a la tarifa aplicable a cada documento de transporte o de vuelo en que se haya cometido infracción.
4. Suspensión de título profesional o aeronáutico y de profesión u oficio no titulados, de seis meses a un año.
5. Multa de 100.000 a 1.000.000 de pesetas.
6. Suspensión hasta seis meses de los derechos de tráfico otorgados a empresas de transporte.
7. Privación de título profesional o aeronáutico.
8. Revocación de los derechos de tráfico otorgados a empresas de transporte.

Las sanciones de apercibimiento y multa hasta 500 pesetas podrán imponerlas el Jefe del aeropuerto y el Comandante de la aeronave y contra su resolución se dará recurso de alzada ante la Dirección General de Aviación Civil.

Las sanciones que señalan los números uno, dos y tres podrán imponerlas el Jefe de Demarcación Aérea y el Director general de Aviación Civil, y contra sus decisiones se dará recurso de alzada ante el Ministro del Aire.

Las sanciones comprendidas en los números cuatro a siete, ambos inclusive, sólo podrán ser impuestas por el Ministro del Aire. La imposición de la comprendida en el número octavo corresponderá a la misma Autoridad u Organismo que hubiere otorgado el derecho, previo expediente con iguales requisitos del párrafo anterior.

Contra las resoluciones del Ministro del Aire imponiendo las sanciones quinta a octava, ambas inclusive, que sean de su competencia, se dará el recurso de alzada ante el Consejo de Ministros. Cuando la referida sanción hubiere sido impuesta por el Consejo de Ministros, por ser de competencia, se dará el recurso de súplica contra el acuerdo del propio Consejo.

El procedimiento sancionador será el establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo, con la salvedad de que las sanciones enumeradas en los apartados primero y tercero podrán imponerse, desde luego, sin necesidad de formación de expediente.

Artículo 153. Podrán imponerse cualquiera de las sanciones primera, tercera, quinta, sexta y octava del artículo anterior a las Empresas nacionales o extranjeras de transporte aéreo en los casos siguientes:

1. Incumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión o permiso.

2. Infracción de lo dispuesto sobre tarifas, itinerarios, utilización de aeropuertos, frecuencias de vuelo y horarios aprobados, salvo caso de fuerza mayor.
3. Irregularidades en el cuidado de las aeronaves, equipos o instalaciones que menoscaben la seguridad y eficiencia del servicio.
4. Negar, sin fundamento, el libre acceso del público a la utilización de sus servicios.
5. Expedir billetes con infracción de las disposiciones dictadas sobre moneda extranjera o de otras de obligatoria observancia.
6. Utilizar aeronaves sin las marcas de nacionalidad o matrícula, o sin las instalaciones, documentación o licencias reglamentarias o alterar unas y otras sin la debida autorización.
7. No dar conocimiento inmediato de los accidentes ocurridos a sus aeronaves a la Autoridad aeronáutica.
8. No poner la diligencia debida en las operaciones de búsqueda y salvamento.

Artículo 154. Incurrirán en multa de 100.000 a 1.000.000 de pesetas, o revocación de los derechos de tráfico, las Empresas extranjeras de servicio público de transporte internacional que embarquen o desembarquen carga o correo en vuelos no comerciales, efectúen servicio de cabotaje en territorio español o verifiquen su entrada o salida de dicho territorio sin utilizar un aeropuerto aduanero.

Artículo 155. Incurrirán en multa hasta 1.000.000 de pesetas, suspensión o revocación de los derechos de tráfico los propietarios de aeronaves de transporte privado de Empresas, o destinadas a trabajos técnicos o científicos que los efectúen sin el permiso correspondiente o con infracción de las condiciones señaladas.

Artículo 156. Incurrirá en multa hasta 100.000 pesetas, suspensión o pérdida del título aeronáutico el Comandante de aeronaves que incurra en alguno de los casos siguientes:

1. Tripular aeronaves sin llevar las licencias de personal en norma reglamentaria.
2. Permitir a sus subordinados que presten servicio hallándose en estado de embriaguez alcohólica o estupefaciente.
3. Permitir la intervención en operaciones de vuelo a persona ajena a la tripulación.
4. Abandonar la aeronave, su carga o pasaje antes de la terminación del viaje.
5. Prescindir de los servicios o instalaciones de ayuda a la navegación que sean de utilización obligatoria o necesaria.
6. Incumplir las órdenes que reciba emanadas de los Organismos de policía de la circulación aérea.
7. Volar sobre zonas prohibidas, realizar vuelos acrobáticos, rasantes u otros que contravengan lo dispuesto en los Reglamentos.
8. Realizar vuelos de prueba o demostración sin el debido permiso.
9. Transportar cadáveres o enfermos mentales o contagiosos sin la debida autorización.
10. Permitir el uso de aparatos de fotografía aérea a bordo de la aeronave en vuelo sin la debida autorización.
11. Arrojar o permitir que se lancen objetos o lastre desde la aeronave en vuelo sin causa justificada.
12. No poner la debida diligencia en las operaciones de búsqueda y salvamento.
13. Empezar el vuelo sin la presentación y autorización del plan correspondiente o variarlo después sin justificación.

14. Iniciar el vuelo con exceso de carga o con mala distribución de la misma, sin riesgo para la seguridad de la aeronave.
15. Realizar el vuelo sin cumplir las disposiciones reglamentarias sobre aduana, policía y sanidad.
16. No aterrizar cuando se le ordene o verificar sus entradas o salidas de territorio nacional por aeropuerto no aduanero.
17. No presentar, después de aterrizar, la documentación reglamentaria a las autoridades del aeropuerto.

Artículo 157. Incurrirá en multa hasta 100.000 pesetas, suspensión o privación de título aeronáutico, según los casos, el personal técnico aeronáutico de los servicios de tierra por todo acto u omisión relacionados con sus funciones que, sin constituir delito, pongan en peligro la seguridad de las aeronaves, de las instalaciones de los aeródromos o de las ayudas a la navegación, conforme a las disposiciones de los Reglamentos.

Artículo 158. Cualquier otra infracción de las disposiciones de esta Ley o de sus Reglamentos será sancionada según el prudente arbitrio de las autoridades aeronáuticas.

Artículo 159. Lo dispuesto en este capítulo se entiende sin perjuicio de las posibles responsabilidades penales, de las que puedan exigirse también disciplinariamente a los funcionarios por sus jefes con arreglo al procedimiento administrativo en vigor, así como de las de carácter laboral, que se ajustarán a sus normas peculiares.

- LEY AERONAUTICA DE PERU

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 157.- De las infracciones y clases de sanciones

Son infracciones cualquier tipo de incumplimiento de las disposiciones establecidas por la presente Ley y su reglamentación. Las infracciones serán determinadas y sancionadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil con:

- a) Amonestación,
- b) Multa,
- c) Inhabilitación temporal o definitiva de las licencias o certificados de idoneidad aeronáuticas,
- d) Suspensión temporal de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo o de las autorizaciones otorgadas para la realización de actividades aeronáuticas civiles en general, o
- e) Revocación de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo o de las autorizaciones otorgadas para la realización de actividades aeronáuticas civiles en general.

Artículo 158.- De la reglamentación

La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará la determinación de infracciones y sanciones, la fijación de multas y el procedimiento por seguir en la comprobación o investigación de

los hechos. El procedimiento asegurará la existencia de 2 (dos) instancias y el ejercicio del derecho de defensa.

Artículo 159.- De la aplicación de la garantía global para cobranza de multas

Cuando una sanción de multa no fuese abonada dentro del plazo previsto y la resolución que la ordena queda consentida, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede deducirla de la garantía global que haya presentado el infractor o ser sustituida por inhabilitación o suspensión, según sea el caso, en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 160.- De la reincidencia

Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los 3 (tres) últimos años anteriores a la fecha de la infracción, hubiese sido sancionada por otra infracción similar.

Artículo 161.- De la remisión de información a autoridades y entidades competentes

Si durante la investigación de una infracción a las disposiciones establecidas por esta Ley y su reglamentación, la Dirección General de Aeronáutica Civil toma conocimiento de la comisión de una infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad o entidad competente.

Artículo 162.- Del auxilio de la Fuerza Pública

En el ejercicio de las facultades que le otorga esta Ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá requerir el auxilio de la Fuerza Pública y ésta estará obligada a prestarlo, a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

Artículo 163.- De los procesos judiciales y medidas cautelares

La autoridad policial o judicial que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una actividad aeronáutica deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 164.- De la prescripción de acciones y cómputo del plazo

Prescriben a los 2 (dos) años las siguientes acciones:

a) La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportadas. El plazo se cuenta desde la llegada a su punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a su destino, desde la interrupción o cancelación del transporte o desde el día en que ocurrió el accidente o se declare la muerte presunta;

b) Las acciones de indemnización por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido

conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que tuvo o pudo tener conocimiento del hecho o de la identidad del responsable;

c) Las acciones de reparación por daños en casos de abordaje. El plazo se cuenta desde el día del hecho;

d) Las acciones para reclamar las indemnizaciones por daños a la tripulación a bordo de la aeronave. El plazo empieza a correr desde el día de ocurrido el accidente o desde el día en que se declare la muerte presunta;

e) Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última estipulación pactada o desde la utilización de los servicios y, a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte;

f) Las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que concluyeron estas operaciones;

g) Las acciones contra el explotador para el cobro de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a pagar conforme a la presente Ley. Si hubiese proceso judicial, el plazo corre desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial; si no lo hubiese, el plazo corre desde la fecha de pago;

h) Las acciones contra los organismos de control del tránsito aéreo. El plazo corre a partir del día del hecho,

i) Las acciones administrativas contra los infractores a la presente Ley y su reglamentación, el plazo empieza a correr desde el día del hecho.

- LEY AERONAUTICA DE GUATEMALA

INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 118. Facultad de sancionar. La Dirección deberá de conocer y sancionar las infracciones a la ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse.

ARTICULO 119. Sanciones. Las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la Dirección, dependiendo su gravedad con:

- Apercibimiento.
- Multa.
- Suspensión e inhabilitación temporal.
- Cancelación.

- Eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

ARTICULO 120. Multas. Las multas no serán menores de den (100) ni mayores de veinticinco mil (25,000.00) Derechos Especiales de Giro, dependiendo la gravedad de la infracción y/o el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre.

Las multas se Impondrán sin que las Infracciones sean exclusivas y limitativas de la siguiente manera:

l) De 20,000.01 a 25,000.00 Derechos Especiales de Giro a las Empresas de Transporte Aéreo por:

- a) Realizar operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios autorizados.
- b) Negarse a transportar, persona o carga sin razón justificable para ello.
- c) Obstaculizar la aproximación a cualquier aeronave, en un aeropuerto u aeródromo que haya sido abierto al uso público.
- d) No efectuar de manera reglamentarla la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, motores, motores auxiliares y demás servidos que se relacionen con la seguridad y eficiencia del Transporte Aéreo.
- e) No seguir las rutas aéreas y no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y plan de vuelo.
- f) Suspender sin causa justificada los vuelos programados, en detrimento del Estado o de los usuarios.
- g) Realizar operaciones de Transporte Aéreo sin contar con la autorización respectiva.
- h) Operar sin el certificado de Operador Aéreo Comercial.
- i) Obligar a la tripulación a realizar vuelos con naves que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad.
- j) No contar con la documentación nacional o Internacional, requerida a bordo de la aeronave.
- k) No contar la aeronave con equipo de supervivencia actualizado.
- l) No tener actualizadas las directivas de aeronavegabilidad de la aeronave de acuerdo al fabricante.
- m) No tener actualizados los componentes de vida útil de la Aeronave de acuerdo al fabricante.
- n) Despachar aeronaves con Infom1ación falsa o alterada de una reparación.
- o) No hacer del Conocimiento de las autoridades competentes del área ya la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma Inmediata los accidentes o incidentes ocurridos a sus aeronaves.
- p) Impedir el libre acceso de los inspectores debidamente identificados, a sus aeronaves, instalaciones, talleres de mantenimiento, bodegas y documentos.
- q) Operar sin seguros vigentes.

II) De 15,000.01 a 20,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietarios, arrendatarios o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Permitir que la aeronave transite sin marcas de nacionalidad y matrícula.
- b) Operar sin certificado de aeronavegabilidad y matrícula, o cuando tales documentos se encuentren vencidos.
- c) Permitir que la aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia y habilitación correspondiente.

III) De 10,000.01 a 15,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula
- b) Matricular una aeronave en registro extranjero sin haber previamente cancelado la matrícula guatemalteca.
- c) Ordenar a la tripulación a que realice actos que impliquen violación a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones.
- d) Internar al país una aeronave extranjera o llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.
- e) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización o en contra de los procedimientos establecidos.
- f) Transportar cadáveres, enfermos contagiosos y mentales sin las autorizaciones respectivas.
- g) Efectuar trabajos de fotografía aérea sin las autorizaciones correspondientes.

IV) De 5,000.01 a 10,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) Volar una aeronave en condiciones no aeronavegables.
- b) Tripular la aeronave sin portar la licencia, convalidación y su certificado médico vigente.
- c) Desobedecer las ordenes que reciba con respecto al tránsito aéreo.
- d) Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de vuelo.
- e) Tripular la aeronave bajo efectos de haber ingerido bebidas alcohólicas, cualquier droga o estupefaciente en cualquier cantidad, salvo las utilizadas por prescripción de un médico de vuelo.
- f) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas.
- g) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades, centros de población o fuera de estos lugares sin la autorización respectiva.
- h) Arrojar o permitir arrojar innecesariamente desde la aeronave, objetos o lastres.
- i) Realizar vuelos de demostración o pruebas técnicas, sin el permiso respectivo.

V) De 2,500.01 a 5,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) No aterrizar en los Aeródromos fijados en el permiso de operación.

b) No permitir el libre acceso a los inspectores plenamente Identificados para efectuar las inspecciones a las aeronaves, tripulaciones y documentos.

c) Omitir dar información que requiera el control de tránsito aéreo para la seguridad del vuelo o proporcionare datos falsos.

d) Volar por debajo de las alturas mínimas que determine la autoridad de Tránsito Aéreo.

VI) De 1,000.01 a 2,500.00 Derechos Especiales de Giro, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios a terceros y/o desarrollen actividades conexas con la aviación y sus empleados o dependientes, por:

a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice a operar.

b) Emplear personal que no esté calificado.

c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva.

d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas.

e) No contar con los manuales correspondientes debidamente actualizados.

f) No contar con los manuales completos, hasta su última revisión.

g) No contar con equipo contra incendio de acuerdo a las regulaciones.

h) No realizar las reparaciones de conformidad con las recomendaciones del fabricante.

i) No contar con los seguros respectivos.

j) Emplear equipo en malas condiciones.

k) Obstruir la labor de seguridad, o acciones de salvamento y contra incendio.

l) Utilizar vehículos sin los equipos o instrumentos requeridos.

m) Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente.

VII) La Dirección impondrá una multa de 100.00 a 1,000.00 Derechos Especiales de Giro, a quien:

a) Emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas.

b) Sin autorización suprimiere señales aeronáuticas.

c) Omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas.

d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas.

e) Colocare obstáculos en la pista de aterrizaje sin causa o razón.

f) Efectúe construcciones o instalaciones excediendo los límites máximos permitidos.

ARTICULO 121. Suspensiones, Inhabilitaciones temporales. Las Suspensiones e Inhabilitaciones temporales, serán de tres meses hasta tres años. De ser reincidente, si la Infracción se considera grave, podrá imponérsele multa en forma simultanea.

ARTICULO 122. Cancelación. La Cancelación de la licencia, certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la Dirección, se Impondrá atendiendo la reincidencia o gravedad de la Infracción Independientemente de la multa correspondiente.

ARTICULO 123. La Dirección deberá como medida inmediata y simultánea a las sanciones, ordenar las medidas correctivas o preventivas para evitar que los actos

pongán en peligro la seguridad aérea, hasta ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de la aeronave.

Si en la realización de un hecho se involucra la comisión u omisión de varias Infracciones o fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

ARTICULO 124. Las Infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones que no tengan contemplada una sanción específica, serán sancionadas de conformidad con el contenido del artículo 119 dependiendo la gravedad de la misma.

ARTICULO 125. Pago. Las multas deberán pagarse en la Dirección, dentro de un plazo de cinco (5) días contados a partir del d(a siguiente de la fecha en que se le notifique la resolución que sanciona al infractor.

ARTICULO 126. Intereses moratorios. Por cada día de atraso en el pago, después del plazo antes mencionado, el sancionado deberá pagar un interés moratorio equivalente a la tasa de interés promedio ponderado para operaciones activas que rijan en el mercado bancario guatemalteco.

De no hacer efectivo el pago de la multa, al ser requerida, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá a su elección deducir el monto de la garantía que ha sido prestada, si fuere el caso, o suspender, o cancelar la licencia, convalidación, permiso, autorización, certificación u otra otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lo habilite para la prestación del servicio.

ARTICULO 127. Fuerza pública. En el ejercicio de las facultades que le otorga esta ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas.

ARTICULO 128. Procesos judiciales y medidas cautelares. La autoridad policial o judicial que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una actividad aeronáutica, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 129. Envío de información. Si durante la investigación de un accidente o una Infracción a las disposiciones establecidas por esta ley, reglamentos y regulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determina la comisión de una Infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad competente.

- LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA

DEL REGIMEN SANCIONATORIO

DISPOSICIONES GENERALES

Tipos de Sanciones

Artículo 169. Las sanciones que pueden imponerse a las infracciones y delitos tipificados en este Decreto-Ley son:

Amonestación pública.

Orden de instrucción obligatoria.

Multa.

Suspensión o revocatoria de la habilitación administrativa o concesión.
Inhabilitación.

Prisión.

Las sanciones a las que se refiere el presente Título se aplicarán en la forma y supuestos que se determinan en los artículos siguientes:

Sujetos Pasivos de las sanciones

Artículo 170. Son sujetos pasivos de las sanciones previstas en este Decreto-Ley, los siguientes:

Las empresas nacionales o extranjeras de servicio público de transporte aérea, regular o no regular.

Los propietarios u operadores de aeronaves civiles por cualquier título.

Los propietarios, concesionarios o poseedores de aeródromos civiles, por cualquier título.

Los Comandantes o pilotos al mando y demás Personal Técnico Aeronáutico Auxiliar, previsto en este Decreto-Ley y sus Reglamentos.

Los propietarios de talleres aeronáuticos, sus mecánicos y cualquier otro personal dependiente de los mismos.

Los propietarios e instructores de escuelas aeronáuticas y demás centros de Instrucción o aprendizaje de actividades aéreas.

Los aeroclubes y sus miembros.

Cualquier otra persona que infrinja las disposiciones de este Decreto-Ley.

Responsabilidades

Artículo 171. Las responsabilidades administrativas, penales o disciplinarias derivadas del incumplimiento de este Decreto-Ley, son Independientes de la responsabilidad civil que tales hechos pudieron generar.

Infracciones de otras leyes

Artículo 172. Las infracciones a este Decreto-Ley en materia de protección y educación al consumidor y al usuario, así como la relativa a la promoción y protección de la libre competencia, serán sancionadas por las autoridades competentes en dichas áreas, de conformidad con las normas legales nacionales que rigen tales materias. El Instituto Nacional de Aviación Civil, deberá comunicar a las referidas autoridades la existencia de hechos en el área de la aviación civil, cuyo conocimiento sea de su competencia.

Prescripción de las sanciones

Artículo 173. Sin perjuicio de la responsabilidad personal en que pudieran incurrir los funcionarios, la potestad administrativa para Imponer las sanciones previstas en este Decreto-Ley prescribe en un término de cinco (5) años, contados desde el día en que el Instituto Nacional de Aviación Civil haya tenido conocimiento de los hechos, por cualquier medio.

La ejecución de Las sanciones administrativas previstas en este Decreto-Ley prescribe a los tres (3) años contados desde el momento en que hayan quedado definitivamente firmes.

DE LAS INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS Y SUS SANCIONES

Sección Primera

De las multas

Multas a Empresas de Transporte Aéreo

Artículo 174. Las empresas nacionales o extranjeras de servido público de transporte aéreo, regular o no, serán sancionadas con multa:

Desde 700 hasta 1000 Unidades Tributarias (U.T.), por:

- a. No realizar la inscripción en el Registro Aéreo Nacional de los actos y documentos que se ordena en este Decreto-Ley.
- b. Llevar a cabo operaciones en violación de las frecuencias de vuelo autorizadas por el Instituto Nacional de Aviación Civil, salvo en casos de fuerza mayor.
- c. No adoptar las medidas necesarias para que las condiciones del transporte aéreo sean conocidas por los usuarios, según lo establecido en este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas aplicables.
- d. Abstenerse o negarse a notificar al Instituto Nacional de Aviación Civil, las tarifas de sus servicios de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley.

e. Por no hacer del conocimiento del Ministerio de Infraestructura y del Instituto Nacional de Aviación Civil los incidentes ocurridos a sus aeronaves.

Desde 2000 hasta 2500 Unidades Tributarias (U.T.) por:

a. Operar o permitir que se opere las aeronaves en una actividad aérea distinta al servicio de transporte aéreo, sin que medie autorización previa del Instituto Nacional de Aviación Civil.

b. Permitir que los períodos de servicio de vuelo y tiempo de vuelo de la tripulación excedan el máximo establecido por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

c. Ordenar al personal de abordaje cualquier acto que implique violación de este Decreto-Ley, no expresamente sancionado en este Artículo.

d. Transportar mercancías peligrosas sin dar cumplimiento a las normas de seguridad establecidas en el presente Decreto-Ley, sus Reglamentos, normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil y las normas y métodos recomendados internacionalmente.

e. La denegación injustificada del servicio de transporte aéreo.

f. Ofrecer al público, por cualquier medio, servicios de transporte aéreo distintos a los aprobados por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

g. La falta de notificación al Instituto Nacional de Aviación Civil sobre la Interrupción total o parcial de sus servicios de transporte aéreo.

h. La contravención de las Condiciones de Transporte bajo las cuales se ofrecen los servicios, según el caso.

i. Abstenerse o negarse a suministrar documentos o Información requerida por el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con este Decreto-Ley y sus reglamentos.

j. Permitir que las aeronaves Impidan u obstaculicen la circulación en los aeródromos y en especial, en las pistas, calles de rodaje y plataformas para el tránsito de las aeronaves, sin causa justificada.

k. Utilizar aeródromos no controlados, salvo en los casos y condiciones en que ello esté expresamente permitido por las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil o por causa de fuerza mayor.

l. No permitir el acceso o la inspección a sus instalaciones o aeronaves al Personal del Instituto Nacional de Aviación Civil, en ejercicio de sus funciones.

m. Incumplimiento de los términos y condiciones pactados con otra empresa de transporte aéreo para prestar el servicio a través de la modalidad de Código Compartido o de Transporte Sucesivo, cuando tal incumplimiento afecte a los usuarios del servicio.

Desde 4000 hasta 5000 Unidades Tributarias (U.T.), por:

- a. Operar una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad vigente o sin certificado de matrícula.
- b. Operar una aeronave sin marca de nacionalidad o matrícula, o con éstos alterados.
- c. Suministrar datos falsos o inexactos al Instituto Nacional de Aviación Civil.
- d. Permitir que LA aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, instrumentos de seguridad y equipos de auxilio técnicamente exigidos.
- e. Desacatar las órdenes impartidas por los Inspectores de Seguridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de protección al vuelo.
- f. Abstenerse o negarse de publicar en la prensa los precios o tarifas por sus servicios, de conformidad con lo previsto en este Decreto-Ley.
- g. Incumplir las normas mínimas que establece este Decreto-Ley sobre asistencia e indemnización inmediata a los usuarios del servicio público de transporte aéreo, por concepto de retraso injustificado de vuelos o embarques, sin perjuicio de que las mismas deban ser cumplidas.
- h. Prestar los servicios de transporte aéreo incumpliendo las normas técnicas que dila el Instituto Nacional de Aviación Civil.
- i. Negarse a participar, sin causa justificada, en las operaciones aéreas de búsqueda, rescate y salvamento, si para ello fuera requerido por la autoridad competente.
- j. Las infracciones a las normas y métodos de seguridad contenidas en los estándares internacionales de la organización de Aviación Civil Internacional.
- k. Prestar servicios de transporte aéreo sin contar con las pólizas de seguro obligatorias, de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley.
- l. Falsificar o alterar los registros de mantenimiento de la aeronave.
- m. Prestar servicios de transporte aéreo con una aeronave que no tenga cumplido su programa de mantenimiento, o no haya sido inspeccionada o certificada por los funcionarios competentes del Instituto Nacional de Aviación Civil.
- n. No hacer del conocimiento del Ministerio de Infraestructura y del Instituto Nacional de Aviación Civil los accidentes aéreos.
- ñ. Transportar armas, explosivos y otras mercancías peligrosas, sin la debida autorización del Instituto Nacional de Aviación Civil.
- o. Usar una aeronave excediendo sus capacidades técnicas de pasajeros y carga.

p. Dejar a los pasajeros, la carga, el correo y demás efectos, en lugar distinta del aeropuerto de destino o de su aeropuerto base, salvo en caso de fuerza mayor.

Multas a los propietarios o poseedores de aeronaves civiles

Artículo 175. Los propietarios o poseedores de aeronaves civiles por cualquier título, serán sancionados con multa:

Desde 400 hasta 500 Unidades Tributadas (U.T.), por:

- a. Realizar o permitir que se realicen trabajos aéreos sin las habilitaciones administrativas correspondientes otorgadas por el Instituto Nacional de Aviación Civil.
- b. Abstenerse o negarse a realizar la Inscripción en el Registro Aéreo Nacional de los actos y documentos que le correspondan según este Decreto-Ley y sus Reglamentos.
- c. Abstenerse o negarse a suministrar documentos o información requerida por el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con este Decreto-Ley.
- d. No hacer del conocimiento del Ministerio de Infraestructura y del Instituto Nacional de Aviación Civil los incidentes ocurridos a sus aeronaves.

Desde 2000 hasta 2500 Unidades Tributarlas (U.T.), por:

- a. Utilizar la aeronave sin contar con matrícula o certificado de aeronavegabilidad vigente.
- b. Permitir u operar una aeronave que no ostente las marcas de nacionalidad o matrícula, o cuando éstas estén alteradas.
- c. Suministrar datos falsos o inexactos al Instituto Nacional de Aviación civil.
- d. Operar o permitir que se opere las aeronaves en una actividad aérea distinta a aquella para la cual fue habilitada, salvo en los rasos que ello sea posible de conformidad con este Decreto-Ley y sus reglamentos.
- e. Permitir voluntariamente que la aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, instrumentos de seguridad y equipos de auxilio técnicamente exigidos.
- f. Ordenar al personal de abordaje cualquier otro acto que implique violación de este Decreto-Ley, no expresamente sancionados en este Artículo.
- g. Transportar armas, explosivos o mercancías peligrosas sin dar cumplimiento a las normas de seguridad establecidas en el presente Decreto-Ley, sus Reglamentos y normas técnicas que a tales efectos dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.
- h. Efectuar operaciones aéreas en contravención de las normas técnicas de seguridad que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

- i. Negarse a participar, sin causa justificada, en las operaciones aéreas de rescate, búsqueda y salvamento, si para ello fuera requerido por la autoridad competente.
- j. Infringir las normas y métodos de seguridad contenidas en estándares Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- k. Usar una aeronave excediendo sus capacidades técnicas de pasajeros y cargas.
- l. Falsificar o alterar los registros de mantenimiento de la aeronave.
- m. Incumplir los programas de mantenimiento de las aeronaves aprobados por el Instituto Nacional de Aviación Civil o por no someterlas a la inspección de los funcionarios competentes del mismo, de conformidad con las normas que se dicten al efecto.
- n. No hacer del conocimiento del Ministerio de Infraestructura y del Instituto Nacional de Aviación Civil los accidentes de sus aeronaves.
- ñ. Permitir que las aeronaves impidan u obstaculicen la circulación en los aeródromos y en especial en las pistas, calles de rodaje y plataformas para el tránsito de las aeronaves, sin causa justificada.
- o. Transportar armas, explosivos y otras mercancías peligrosas, sin la debida autorización.
- p. Impedir el acceso o la inspección de sus aeronaves al Personal del Instituto Nacional de Aviación Civil, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.
- q. No contar con las pólizas de seguro obligatorias, de conformidad con este Decreto-Ley.
- r. Desacatar las órdenes impartidas por los Inspectores de Seguridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de protección al vuelo.

Multas a las Comandantes de Aeronaves

Artículo 176. El Comandante o Piloto al mando de una aeronave será sancionado con multa:

Desde 20 hasta 50 Unidades Tributadas (U.T.), por:

- a. Permitir el uso de aparatos de aerofotografía y aerotopografía a bordo de una aeronave en vuelo, sin la debida autorización.
- b. Tripular aeronaves sin llevar consigo la licencia o el certificado médico.
- c. Transportar cadáveres, sin la autorización requerida.
- d. Arrojar o permitir que se lancen objetos o lastre desde la aeronave que comanda cuando se encuentra en vuelo, salvo que esté autorizado para ello.

e. Aterrizar, sin causa justificada, en aeródromos distintos a los señalados por el Instituto Nacional de Aviación Civil para el arribo de vuelos provenientes del extranjero.

Desde 70 hasta 100 Unidades Tributadas (U.T.), por:

a. Realizar vuelos en aeronaves en cuya bitácora o libro de mantenimiento no conste la firma del responsable designado por el propietario o poseedor, para supervisar el mantenimiento de la aeronave.

b. Iniciar el vuelo sin verificar la vigencia de los documentos de abordaje, de la autorización para transportar sustancias peligrosas, si fuere el caso, y que la aeronave ostente las marcas de la nacionalidad y matrícula.

c. Realizar vuelos de demostración, de pruebas técnicas o de instrucción sin la debida autorización.

d. No participar de Inmediato al Ministerio de Infraestructura y al Instituto Nacional de Aviación Civil, los accidentes o incidentes de aviación en los que haya estado involucrado.

e. Dejar a los otros miembros de la tripulación, a los pasajeros, la carga, el correo y demás efectos, en un lugar distinto del aeropuerto de destino o de su aeropuerto base, salvo caso de fuerza mayor.

f. Tripular una aeronave excediendo el máximo establecido para los períodos de servicio, tiempo de vuelo y período de descanso de la tripulación, establecidos por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

g. Ordenar al personal de abordaje cualquier otro acto que implique violación de este Decreto-Ley, no expresamente sancionados en este artículo.

h. Transportar armas, explosivos o mercancías peligrosas sin dar cumplimiento a las normas de seguridad establecidas en el presente Decreto-Ley, sus Reglamentos y las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

i. Suministrar datos falsos o inexactos al Instituto Nacional de Aviación Civil o abstenerse o negarse a suministrarle documentos o información requerida por éste, de conformidad con este Decreto-Ley y sus reglamentos.

j. Las infracciones a las normas y métodos de seguridad contenidas en los estándares internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional.

k. Alterar los datos contenidos en la bitácora o los registros de mantenimiento de la aeronave.

l. Impedir u obstaculizar la circulación aérea.

m. Utilizar aeródromos no autorizados o no seguir las aerovías, salvo en los casos y condiciones en que ello esté expresamente permitido por las normas que al efecto dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

- n. Usar una aeronave excediendo sus capacidades técnicas de pasajeros o carga.
- ñ. Modificar el plan de vuelo sin previa autorización, salvo casos de fuerza mayor.
- o. Impedir el acceso o la Inspección de las aeronaves que tripulan, al Personal del Instituto Nacional de Aviación Civil, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.
- p. Desacatar las órdenes impartidas por los Inspectores de Seguridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de control del vuelo.
- q. Volar con certificado médico vencido.

Multas a los propietarios, poseedores o concesionarios de aeródromos civiles

Artículo 177. Los propietarios, concesionarios o poseedores de aeródromos civiles serán sancionados con multa desde 2000 hasta 2500 Unidades Tributarias (U.T.), por:

1. Incumplir con las normas mínimas de conservación y mantenimiento que para ellos dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil, según su clasificación.
2. Impedir el aterrizaje de aeronaves que se encuentren en situaciones de emergencia.
3. Negar la utilización o el acceso a sus instalaciones cuando se trate de aeródromos de uso público, por causas no justificadas.
4. Permitir que se efectúen actividades que puedan poner en riesgo las operaciones en los aeródromos.
5. Abstenerse de informar oportunamente al Instituto Nacional de Aviación Civil, acerca de hechos o circunstancias que puedan afectar la seguridad aérea o la prestación del servicio.
6. Incumplir las directrices referidas a la seguridad que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.
7. Carecer de planes de contingencia y de servicios de emergencia que les corresponda, según la clasificación que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil.
8. Impedir el acceso o la Inspección a sus instalaciones al Personal del Instituto Nacional de Aviación Civil, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.
9. Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios allí prestados o que pongan en riesgo la seguridad operacional.
10. Desacatar las órdenes impartidas por los Inspectores de Seguridad Aeronáutica.

Multas a talleres aeronáuticos

Artículo 178. Los propietarios de talleres aeronáuticos serán sancionados con multa desde 1000 hasta 1500 Unidades Tributarias (U.T.) por:

1. Abstenerse de llevar los registros de los trabajos efectuados, o no guardarlos por el tiempo, en los casos y en la forma que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil.
2. Abstenerse de llevar y mantener un adecuado sistema de inspección en los trabajos que ejecuten.
3. Incumplir con los procedimientos establecidos en su Manual de Procedimientos de Inspección y Trabajo Técnico Aeronáutico aprobado por el Instituto Nacional de Aviación Civil.
4. Ejecutar trabajos de mantenimiento de aeronaves utilizando materiales que no corresponden a las especificaciones técnicas o se basen en documentación técnica desactualizada o no pertinente.

Otras Multas

Artículo 179. Se impondrá multa:

1. Desde 70 hasta 100 Unidades Tributarias (U.T.), a quien:
 - a. Indebidamente impida o trate de impedir el uso de las pistas, calles de rodajes y plataformas para el tránsito de las aeronaves en los aeródromos.
 - b. Teniendo la condición de personal técnico aeronáutico de a tardo, incumpla con las actividades que le corresponda de conformidad con las normas que rijan dichas actividades.
 - c. Interfiera en forma culposa en las comunicaciones aeronáuticas.
 - d. A los jefes de Aeropuertos que no informen inmediatamente al Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil, los hechos acaecidos en el Aeropuerto respectivo que puedan constituir una infracción a este Decreto-Ley.
 - e. A los Inspectores de seguridad aeronáutica y jefes de aeropuertos que actuando con abuso de autoridad ordenen la detención o prohibición de despegue de una aeronave.
 - f. Fume en algún lugar de la aeronave que pueda poner en peligro la seguridad del vuelo, o altere indebidamente un detector de humo u otro dispositivo relacionado con la seguridad aeronáutica.
2. Desde 700 hasta 1000 Unidades Tributarias (U.T.), a quien:
 - a. Impida o interfiera en forma dolosa las comunicaciones aeronáuticas.
 - b. Remueva o altere la aeronave accidentada o parte de ella sin la debida autorización, a menos que lo realice en razón de protección a la vida humana o a la propiedad.

Agravantes

Artículo 180. El Instituto Nacional de Aviación Civil a los fines de determinar el monto de las multas a las que se refiere este Decreto-ley, considerará como situaciones agravantes:

1. Su carácter continuado.
2. La afectación del servicio.
3. La clandestinidad.
4. La obtención de beneficios económicos por parte del infractor.
5. La afectación de terceros.

Atenuantes

Artículo 181. El Instituto Nacional de Aviación Civil a los fines de determinar el monto de las multas a las que se refiere este Decreto-ley, considerará como situaciones atenuantes:

1. Haber reconocido en el curso del procedimiento la existencia de la infracción.
2. Haber subsanado por Iniciativa propia la situación de infracción y resarcido en forma integral los daños que hubieren podido causar.
3. Que sea la primera vez que se cometa la infracción.

Sección Segunda

De las suspensiones y revocatorias

Suspensión de la licencia

Artículo 182. El comandante o piloto al mando de una aeronave civil será sancionado con suspensión de su licencia hasta por tres (3) meses:

1. Por no utilizar los servicios e instalaciones de ayuda a la navegación aérea, salvo que haya sido expresamente autorizado para ello o se trate de un vuelo visual.
2. Por aterrizar, sin causa justificada, en aeródromos distintos a los señalados por el Instituto Nacional de Aviación Civil para el arribo de vuelos provenientes del extranjero.
3. El incumplimiento de las instrucciones impartidas por los servicios de control de tránsito aéreo.
4. Permitir a quien no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en la operación de la aeronave, salvo en casos de fuerza mayor.
5. Por reincidencia en alguna de las infracciones señaladas en el numeral 2 del artículo 176.

Igualmente, se sancionará con suspensión de hasta seis (6) meses de la licencia correspondiente, al Instructor de vuelo que, en vuelo de instrucción, realice o permita que se realicen las actividades contempladas en el presente Artículo.

Revocatoria de la licencia a los Comandantes o Pilotos

Artículo 183. Se procederá a la revocatoria de la licencia, al comandante o piloto al mando de una aeronave civil, por:

Tripularla en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alcohólicas, psicotrópicas, estupefacientes o enervantes.

Permitir conscientemente que un miembro de su tripulación efectúe sus funciones en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alcohólicas, psicotrópicas, estupefacientes o enervantes, en las operaciones de vuelo.

Negarse a participar en operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, sin causa justificada, cuando le sea requerido por la autoridad competente.

Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados, sin la autorización del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Revocatoria

Artículo 184. Sin perjuicio de las multas que corresponda aplicar de conformidad con lo previsto en este Decreto-Ley, será sancionado con la revocatoria de la habilitación administrativa, de la concesión o de la licencia, según el caso, quien:

Incumpla una medida cautelar dictada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley.

Utilice o permita conscientemente el uso de los elementos destinados al transporte aéreo, como medios para coadyuvar en la comisión de delitos.

De forma dolosa suministre información al Instituto Nacional de Aviación Civil fundada en documentos declarados falsos por sentencia definitiva firme.

Evada el pago de los tributos o multas previstos en este Decreto-Ley.

Reincida en alguna de las Infracciones a las que se refiere este Capítulo en el plazo de un (1) año contado, a partir de la anterior que le haya sido impuesta.

Revocatorias a empresas de transporte aéreo

Artículo 185. Las concesiones o habilitaciones administrativas para prestar servicios de transporte aéreo podrán revocarse además en los siguientes casos:

Cuando los derechos conferidos no se hayan ejercidos durante el lapso de seis (6) meses, contados a partir de la fecha en que ha debido dar inicio a las operaciones, según lo previsto en la habilitación administrativa o concesión correspondiente.

Suspender la explotación de la concesión o habilitación administrativa por un lapso de ciento ochenta (180) días sin autorización del Instituto Nacional de Aviación Civil.

No mantener vigente las garantías que amparan los riesgos propios de las operaciones aéreas.

Cambio de nacionalidad del titular de la habilitación administrativa o concesión.

Ceder, transferir o enajenar los derechos que se desprenden de ellas, sin la autorización previa del Instituto Nacional de Aviación Civil.

Falsificar o alterar los documentos oficiales o requisitos técnicos a que hace referencia el presente Decreto-Ley.

Aplicar precios o tarifas diferentes a las publicadas y notificadas al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Suspender, sin autorización del Instituto Nacional de Aviación Civil, total o parcialmente, los servicios otorgados, salvo caso fortuito ó fuerza mayor.

Prestar servicios diferentes a los expresamente autorizados por la habilitación administrativa o concesión.

Incumplir normas que pongan en peligro la seguridad operacional de los vuelos.

Incumplir con el resarcimiento de los daños originados por la prestación del servicio, en los términos señalados en el presente Decreto-Ley;

Incumplir cualesquiera de las obligaciones establecidas en el presente Decreto-Ley, sus reglamentos o en las que les sean impuestas en una sanción administrativa definitivamente firme.

Sección Tercera

Disposiciones Comunes a las infracciones administrativas

Inhabilitación por Revocatoria

Artículo 186. La revocatoria de la habilitación administrativa o concesión a personas naturales o jurídicas acarreará a éstas la inhabilitación por un período de cinco (5) años para obtener otra, directa o indirectamente. Dicho lapso se contará a partir del momento en que el acto administrativo quede definitivamente firme.

En el caso de las personas jurídicas, la inhabilitación se extenderá al administrador o administradores responsables de la gestión y dirección del operador sancionado que hubieren estado en funciones durante el tiempo de la Infracción, siempre que hayan tenido conocimiento de la situación que generó la revocatoria y no lo hayan notificado por escrito al Instituto Nacional de Aviación Civil, antes de la apertura del procedimiento sancionatorio.

La inobservancia de las inhabilitaciones e incompatibilidades establecidas en este Decreto-Ley acarreará a las personas naturales responsables de dicha transgresión una inhabilitación especial para participar en el capital, ser administradores o directivos de empresas de transporte aéreo, sea directa o indirectamente, por un lapso de cinco (5) años.

Reincidencia

Artículo 187. En caso de reincidencia en las violaciones o incumplimientos previstos en este Capítulo, el Instituto Nacional de Aviación Civil, Impondrá multas incrementadas sucesivamente en un veinticinco por ciento (25%), sin perjuicio de la revocatoria de la habilitación administrativa o concesión correspondiente.

La disposición del presente artículo no se aplica a la reincidencia de las infracciones previstas en el numeral 2 del artículo 176 de este Decreto-Ley.

Amonestación Pública

Artículo 188. La amonestación pública procederá como sanción accesoria en los casos en que la Infracción haya incidido en la prestación del servicio de otro operador de transporte aéreo. El acto de amonestación será publicado a cargo del infractor, de

conformidad con los parámetros que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil, en dos de los diarios de mayor circulación a nivel nacional, dejándose constancia de la afectación que su conducta haya producido en la prestación de los servicios de otro operador.

Orden de Instrucción

Artículo 189. En los rasos en que se determine que la infracción administrativa relacionada con la seguridad operacional haya ocurrido por fallas humanas, procederá la orden de instrucción o de entrenamiento obligatorio por cuenta del concesionario o habilitado del servicio aéreo de que se trate.

DEL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

Competencia del Instituto en materia de Procedimientos Administrativos

Artículo 190. Corresponde al Instituto Nacional de Aviación Civil el conocimiento, tramitación, decisión y ejecución de los procedimientos administrativos sancionatorios previstos en este capítulo, de conformidad con lo previsto en este Decreto-ley, o en su defecto por lo establecido en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.

Principios que rigen la Potestad Sancionatoria del Instituto

Artículo 191. El Instituto Nacional de Aviación Civil, ejercerá su potestad sancionatoria atendiendo a los principios de legalidad, imparcialidad, racionalidad y garantía del derecho a la defensa.

Inicio de los Procedimientos

Artículo 192. Los procedimientos para la determinación de las Infracciones administrativas a las que se refiere el presente Título se iniciarán de oficio o por denuncia.

Concurrencia de Infracciones

Artículo 193. Para el caso de que sobre una situación fáctica concurriese un conjunto de hechos presuntamente constitutivos de distintas infracciones cometidas por uno o varios sujetos, el Instituto Nacional de Aviación Civil, por razones de mérito u oportunidad, podrá iniciar un procedimiento administrativo sancionatorio por cada una de las presuntas infracciones y sujetos o acumulados.

Auto de Apertura

Artículo 194. El auto de apertura del procedimiento administrativo sancionatorio será dictado por el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil, y en él se establecerán con claridad los hechos imputados y las consecuencias que pudiesen desprenderse de la constatación de los mismos, emplazándose al presunto infractor para que en un lapso no mayor de quince (15) días hábiles consigne los alegatos y pruebas que estime pertinentes para su defensa, contados a partir del momento en que conste en el expediente administrativo el acto de notificación.

Si en el curso de la investigación se determinase que los mismos hechos imputados pudiesen dar lugar a sanciones distintas de las establecidas en el auto de apertura, tal circunstancia se notificará al presunto infractor, otorgándole un plazo no mayor de quince (15) días hábiles para consignar alegatos y pruebas.

En caso de que apareciesen hechos no relacionados con el procedimiento en curso, pero que pudiesen ser constitutivos de infracciones a este Decreto-Ley, el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil abrirá otro procedimiento sancionatorio.

Lapso para la sustanciación

Artículo 195. El Instituto Nacional de Aviación Civil por órgano de su Consultoría Jurídica realizará la sustanciación que concluirá dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes al vencimiento del lapso de emplazamiento, pero podrá prorrogarse hasta por quince (15) días hábiles cuando la complejidad del asunto así lo requiera.

Potestades de sustanciación

Artículo 196. En la sustanciación del procedimiento administrativo sancionatorio el Instituto Nacional de Aviación Civil ejercerá las más amplias potestades de investigación, rigiéndose su actividad por el principio de libertad de prueba. Dentro de la actividad de sustanciación se podrá ordenar la realización, entre otros, de los siguientes actos:

Citar a declarar a cualquier persona en relación con la presunta infracción.

Requerir de las personas relacionadas con el procedimiento, documentos o información pertinente para el esclarecimiento de los hechos.

Emplazar, mediante la prensa nacional o local, a cualquier persona interesada que pudiese suministrar información relacionada con la presunta infracción. En el curso de la Investigación cualquier particular podrá consignar en el expediente administrativo, los documentos que estime pertinentes a los efectos del esclarecimiento de la situación.

Solicitar a otros organismos públicos información relevante respecto a las personas involucradas, siempre que la información que ellos tuviesen, no hubiere sido declarada confidencial o secreta de conformidad con la ley.

Ordenar a los Inspectores Aeronáuticos realizar las inspecciones y fiscalizaciones que considere pertinentes.

Evacuar las pruebas necesarias para el esclarecimiento de los hechos objeto del procedimiento sancionatorio.

Potestad de dictar medidas cautelares

Artículo 197. El Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil, en el curso de los procedimientos administrativos sancionatorios, mediante acto motivado, podrá dictar las medidas cautelares a que se refiere este Capítulo, a cuyos efectos deberá realizar una ponderación entre el riesgo atinente a la seguridad operacional y los perjuicios graves que pudiesen sufrir los operadores y usuarios afectados por la conducta del presunto infractor, así como el minimizar los perjuicios que implicaría para el operador la adopción de dicha medida, todo ello en atención a la presunción de buen derecho que emergiere de la situación.

Clases de medidas cautelares

Artículo 198. Las medidas cautelares que puede adoptar el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil atendiendo a los parámetros establecidos en el Artículo anterior, pueden consistir en:

Suspender las actividades aeronáuticas civiles cuando considere que no están cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no están asegurados los riesgos cuya cobertura sea obligatoria y autorizar su reanudación una vez subsanadas tales deficiencias o cumplidos los requisitos exigidos, siempre que no resultare de aquella situación, causales que traigan aparejada la revocatoria de la habilitación o concesión respectiva.

Impedir la realización de vuelos que importen el ejercicio de derechos de tráfico no acordados o respecto de los cuales se carezca de la habilitación o concesión correspondientes.

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

Autorizar la interrupción y reanudación de los servicios, a solicitud de los titulares de las habilitaciones administrativas o concesiones respectivas, cuando no resulten afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron su otorgamiento, o la continuidad de tales servidos.

Cualquier otra medida indispensable para garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas civiles.

Oposición a las medidas cautelares

Artículo 199. Acordada la medida cautelar, la parte contra la cual obre podrá oponerse a ella dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que haya tenido lugar la respectiva notificación; dentro de ese mismo lapso cualquier Interesado que haya tenido conocimiento de la Imposición de la medida cautelar podrá hacerse parte del procedimiento de oposición.

Formulada la oposición, se abrirá una articulación probatoria de ocho (8) días hábiles, en la cual las partes y los interesados podrán hacer valer sus pruebas y alegatos. Vencido dicho lapso, el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil decidirá lo conducente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes.

El Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil procederá a revocar la medida cautelar que hubiese dictado o que hubiesen dictado los Inspectores Aeronáuticos o el Jefe de Aeropuerto, cuando así proceda, y cuando estime que sus efectos no se justifican. En todo caso, las medidas cautelares que se hubiesen dictado con ocasión de un procedimiento administrativo sancionatorio cesarán en sus efectos cuando se dicte la decisión que ponga fin a dicho procedimiento o cuando transcurra el lapso establecido para la decisión definitiva sin que ésta se haya producido.

Lapso para decidir procedimientos sancionatorios

Artículo 200. Concluida la sustanciación del expediente o transcurrido el lapso para ello, sin perjuicio de que pueda ordenarse la realización de cualquier acto adicional de sustanciación que el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil juzgue conveniente, éste deberá dictar la decisión correspondiente dentro de los quince (15) días

continuos siguientes. Este lapso podrá ser prorrogado mediante auto razonado hasta por quince (15) días continuos, cuando la complejidad del caso lo amerite.

Decisión

Artículo 201. Sin perjuicio de las demás formas de terminación de los procedimientos administrativos, en la decisión de fondo que dicte el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil se determinará la existencia o no de Infracciones y en caso afirmativo se establecerán las sanciones correspondientes, así como los correctivos a que hubiese lugar. Dichos correctivos podrán consistir en la imposición de obligaciones de hacer o no hacer, siempre que con ellas se resguarde la seguridad operacional.

Ejecución de las decisiones

Artículo 202. La persona natural o jurídica sancionada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, deberá ejecutar voluntariamente lo dispuesto en el acto respectivo dentro del lapso que al efecto fije dicha providencia. En caso de que el particular no ejecutase voluntariamente la decisión del Instituto Nacional de Aviación Civil, éste podrá ejecutarla forzosamente de conformidad con lo dispuesto en la ley que rija la materia, salvo que dicta ejecución esté encomendada a una autoridad judicial.

Producto de las multas

Artículo 203. El producto de las multas que imponga el Instituto Nacional de Aviación Civil de conformidad con este Decreto-Ley, se enterará al Tesoro Nacional.

- LEY AERONAUTICA DE PARAGUAY.

DE LAS FALTAS Y DE LOS HECHOS PUNIBLES

CAPITULO I GENERALIDADES

Artículo 309.- En caso de inobservancia a las disposiciones de este código, sus reglamentaciones y los convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá tomar las providencias para asegurar las pruebas, labrando acta sobre los hechos, autores, damnificados, consignando todos los elementos de juicio, y remitiendo todo lo actuado a la autoridad judicial o administrativa, si correspondiese.

Artículo 310.- La autoridad judicial o policial podrá incautar los objetos cuya transportación necesita de autorización especial, se hallen prohibidos o estén al margen de las disposiciones legales y se encuentren a bordo de una aeronave.

Artículo 311.- Para el cumplimiento de su facultad fiscalizadora y diligenciar las medidas oportunas, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá ser auxiliada por la fuerza pública, a fin de adoptar las medidas que correspondan en contra de presuntos infractores, cómplices y encubridores, así como la inmovilización de aeronaves involucradas.

Artículo 312.- Toda autoridad pública interviniente en la investigación de hechos vinculados a una aeronave o una operación aérea deberá de inmediato comunicar todo lo actuado a la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 313.- Al responsable de la comisión de faltas o delitos se aplicarán las sanciones previstas en este título y en la legislación penal ordinaria.

Artículo 314.- Las sanciones aplicables serán medidas en base a los criterios establecidos en el Artículo 65 del Código Penal.

Artículo 315.- El importe de las multas previstas en este código y su reglamentación será destinado al fomento de la aviación civil a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Artículo 316.- El Código Penal y leyes complementarias vigentes serán de aplicación supletoria, en todo lo que no se halle expresamente consignado en este código.

Artículo 317.- La referencia a jornales mínimos debe entenderse como el establecido para las actividades diversas no especificadas en la Capital.

CAPITULO II DE LAS FALTAS Y LOS PROCEDIMIENTOS

Artículo 318.- La inobservancia de las disposiciones de este código, su reglamentación y los convenios internacionales que no constituyan hechos punibles será considerada como falta y sancionada con:

- a) apercibimiento;
- b) multa de hasta el máximo de 5.000 jornales;
- c) inhabilitación temporal o definitiva de las licencias y habilitaciones concedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
- d) suspensión temporal de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios aerocomerciales; y,
- e) cancelación o revocación de los permisos, licencias, concesiones, autorizaciones o de derechos emergentes de las certificaciones expedidas.

La Autoridad Aeronáutica Civil evaluará la necesidad de aplicación particular o conjunta de las sanciones previstas precedentemente.

Artículo 319.- La Autoridad Aeronáutica Civil será el organismo competente para la aplicación de las sanciones previstas en el presente Capítulo, excepto en lo relativo a la cancelación definitiva de la concesión de la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional, que corresponderá al Poder Ejecutivo.

Artículo 320.- Los procedimientos para sancionar administrativamente las faltas previstas en este código son de competencia de la Autoridad Aeronáutica Civil a través de

sus órganos específicos, salvo disposición legal especial que establezca una competencia distinta, y será como sigue:

a) Procedimiento para la aplicación de sanciones:

1. comprobada la comisión de infracción o reunidos los antecedentes que permitan presumir su comisión, se redactará un informe pormenorizado y debidamente fundado por funcionario competente de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se consignará la individualización del presunto infractor o infractores y se describirá detalladamente la infracción imputada y los hechos u omisiones constitutivos de ella y la norma infringida;
2. si el o los imputados participaran de las actuaciones se levantará un acta que deberán firmarla pudiendo dejar las constancias que estimen convenientes; si se negaren o no pudieren firmarla así lo hará constar el funcionario actuante. Salvo por lo que el o los imputados declaren, su firma del acta no implicará otra evidencia que la de haber estado presente o participado de las actuaciones de los funcionarios competentes que el acta recoge. En todo caso, el acta hará plena fe de la actuación, mientras no se pruebe su falsedad o inexactitud;
3. la Autoridad Aeronáutica Civil dará traslado o vista al o los involucrados por el término de diez días de las imputaciones, cargos e infracciones, permitiéndoles el libre acceso a todas las actuaciones administrativas y antecedentes referentes al caso;
4. en el término del traslado, el o los involucrados deberán formular sus descargos y presentar u ofrecer su prueba;
5. recibida la contestación, si procediera, se abrirá un término de prueba de quince días, prorrogables por igual término, pudiendo además la Autoridad Aeronáutica Civil ordenar, de oficio o a petición de parte, el cumplimiento de medidas para mejor proveer dentro del plazo que ella señale;
6. si el o los imputados manifiestan su conformidad con las imputaciones o cargos, se dictará sin más trámite el acto administrativo correspondiente;
7. vencidos los plazos para las pruebas y medidas para mejor proveer, el interesado podrá presentar su alegato dentro del plazo perentorio de diez días; y,
8. vencido el plazo del numeral anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá, dentro del término de diez días, dictar el acto administrativo correspondiente, en la forma prevista.

b) Recursos administrativos: En materia aeronáutica proceden exclusivamente las acciones y los recursos estatuidos por la Constitución Nacional y los establecidos en el presente Código:

1. **Recurso de reconsideración o reposición:** El recurso de reconsideración o reposición podrá interponerse dentro del plazo perentorio de diez días hábiles, computados a partir del día siguiente de

la fecha en que se notificó la resolución que se recurre. Será interpuesto ante el órgano que dictó la resolución recurrida, y el mismo será quien habrá de pronunciarse dentro del plazo de veinte días. En caso de que dicho órgano ordene pruebas o medidas para mejor proveer, dicho plazo se contará desde que se hubiesen cumplido éstas. Si no se dicta resolución en el término señalado, se entenderá que hay denegatoria tácita de recurso. La interposición de este recurso debe ser en todo caso previo al recurso administrativo de apelación y suspende la ejecución o cumplimiento del acto recurrido; y,

2.

3. **Recurso de apelación:** El recurso administrativo de apelación podrá interponerse en el plazo perentorio de diez días hábiles, en contra de la resolución expresa o tácita recaída en el recurso de reconsideración o reposición. Dicho plazo se contará desde el día siguiente a la notificación de esa resolución o desde el vencimiento del plazo para dictarla. El recurso se interpondrá ante quien dictó la resolución y se substanciará ante el órgano máximo de la Autoridad Aeronáutica Civil, a quien deberán remitírsele todos los antecedentes dentro del plazo de cuarenta y ocho horas. La interposición del recurso suspenderá la ejecución de la resolución recurrida. El pronunciamiento sobre el recurso deberá emitirse dentro del plazo de treinta días hábiles, contados desde el día siguiente al de la fecha de interposición del recurso. Si el órgano máximo de la Autoridad Aeronáutica Civil lo entendiera pertinente, admitirá y diligenciará nuevas pruebas o dispondrá medidas para mejor proveer. En estos casos el término para el pronunciamiento se computará a partir de la fecha en que se hubiesen cumplido dichas medidas. La resolución correspondiente podrá confirmar, modificar o revocar el acto administrativo recurrido. Transcurrido el citado término de treinta días, sin que hubiese adoptado resolución expresa, se entenderá automáticamente denegado el recurso.

- c) **Resoluciones expresas:** Si la resolución de la Autoridad Aeronáutica Civil, dictada dentro o fuera del término, acogiera totalmente la pretensión del interesado, se clausurarán las actuaciones administrativas o jurisdiccionales. Si la resolución expresa acogiera totalmente la pretensión del interesado, se clausurarán las actuaciones administrativas o jurisdiccionales. Si la resolución expresa acogiera parcialmente la pretensión del interesado, no será necesaria nueva impugnación, continuándose respecto de lo no acogido las actuaciones administrativas o jurisdiccionales pendientes.
- d) **Acción contencioso-administrativa:** En contra de las resoluciones expresas o tácitas de los recursos de apelación dictadas por la máxima autoridad de la Autoridad Aeronáutica Civil, será procedente la acción contencioso administrativa ante el Tribunal de Cuentas. La demanda deberá interponerse por el agraviado ante dicho Tribunal dentro del plazo perentorio e improrrogable de quince días, contados desde la notificación de la resolución expresa o de vencido el plazo para dictarla, en el caso de denegatoria tácita.

Artículo 321.- Cuando el obligado a pagar la multa, sea ésta una persona física o jurídica, no la abonase dentro del plazo que se le establezca, será pasible de sanciones complementarias. Si el mismo es titular de una licencia aeronáutica o permiso de operación, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto de la cual cometió la falta, en la forma en que determine la reglamentación.

CAPITULO III DE LOS HECHOS PUNIBLES

Artículo 322.- Respecto de los hechos punibles, serán aplicables las disposiciones del Título III, Capítulo III del Código Penal.

Artículo 323.- La Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de las facultades de otras autoridades competentes, mediando indicios de hechos punibles, podrá detener la aeronave involucrada, quedando bajo su guarda y custodia a disposición de la justicia, siendo por cuenta del propietario, explotador o del culpable del ilícito investigado, los gastos que generen la detención o custodia. Igualmente, podrá retener la aeronave cuando el explotador, operador, personal de vuelo o de tierra, impidiere u obstaculizase la inspección o fiscalización, esté dicha aeronave en vuelo o estacionada.

Artículo 324.- Tratándose de una aeronave de transporte aéreo involucrada en un acto ilícito, si fuera necesaria la detención de miembros de la tripulación, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá tomar las providencias necesarias a los efectos de posibilitar la continuación del vuelo lo antes posible.

Artículo 325.- A todos los efectos de la extradición, este código no considera delito político la captura ilícita, interferencia o interceptación de aeronaves, el secuestro y toma de rehenes, la destrucción total o parcial de aeronaves, la utilización de bombas o armas con peligro para los pasajeros, el personal aeronáutico, la aeronave, la infraestructura aeronáutica o la carga.

Artículo 326.- Las aeronaves involucradas en los hechos punibles previstos en este Código, podrán ser objeto de comiso, en los términos del Código Penal.

Artículo 327.- Para los casos de comisión de faltas en este Código, la autoridad aeronáutica abrirá sumario para aplicar la pena de multa prevista en este código, según la gravedad del caso.

TITULO XVIII DE LA PRESCRIPCION

CAPITULO UNICO

Artículo 328.- Prescribirán al año:

- a) las acciones de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término correrá desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debió haber llegado, desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento;

- b) las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El término de la prescripción correrá desde el día del hecho; sin embargo, si la persona que sufrió los daños demostrara que transcurrió el término de la prescripción sin haber tenido conocimiento de los daños o de la identidad del responsable, la prescripción comenzará desde el día en que tuvo ese conocimiento, pero no excederá en ningún caso de los tres años a partir del día en que ocurrió el hecho;
- c) las acciones por daños emergentes en caso de abordaje, a partir de la fecha de ocurrido el hecho;
- d) las acciones para cobrar créditos provenientes de contratos sobre utilización de aeronaves, a contar de la fecha de vencimiento de la obligación;
- e) las acciones de repetición entre portadores, por los montos pagados por abordaje, o entre explotadores obligados a pagar sumas en caso de solidaridad o culpa concurrente, a partir de la fecha en que se efectuó el pago;
- f) las acciones para cobrar créditos de una compañía aérea contra otra, resultantes de compensaciones de pasajes o servicios interlineales, a partir de la fecha en que se vuelvan exigibles;
- g) las acciones por daños causados por organismos de la Autoridad Aeronáutica Civil o de la administración pública, a contar de la fecha del hecho;
- h) las acciones del asegurado contra el asegurador, contado el plazo desde el día de ocurrido el siniestro asegurado; e,
- i) las acciones contra el constructor de aeronaves o productos aeronáuticos, contados de la fecha de ocurrido el daño resarcible.

Artículo 329.- Prescribirán a los dos años:

- a) las acciones de indemnización por daños causados a los tripulantes. El término se computará desde la llegada al punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a destino o desde el día de detención del transporte;
- b) las acciones de indemnización y remuneración debidas a casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término correrá desde el día en que se iniciaron las operaciones; y,
- c) las acciones de indemnización en los casos de responsabilidad contractual o extracontractual, cuyo término no esté expresamente previsto en este código.

Artículo 330.- Si el interesado probase que no tuvo conocimiento del daño y perjuicio, o de la persona responsable de los mismos, el plazo de prescripción correrá desde el día en que hubiese tenido conocimiento, pero en todos los casos la acción se extinguirá a los tres años de ocurrido el hecho.

Artículo 331.- La prescripción de las sanciones que se prevén en este código y su reglamentación, se verificará a los cuatro años de producido el hecho, o de la notificación de la sanción, salvo las disposiciones particulares en contrario previstas en este código, o supletoriamente en el Código Civil Paraguayo y otras leyes vigentes.

Artículo 332.- Las resoluciones condenatorias o de imposición de multas, de la Autoridad Aeronáutica Civil, prescriben a los dos años, a contar de la fecha en que la resolución quedó firme.

Artículo 333.- Para las cuestiones no previstas en este capítulo regirán las disposiciones del Código Civil Paraguayo o el Código Penal sobre hechos punibles, que sean aplicables a la materia.

NOVEDADES

- LEY AERONAUTICA DE PERÚ.

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

Artículo 61.- Del arrendamiento de aeronaves

61.1 El contrato de arrendamiento de aeronaves es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades, y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica.

61.2 El contrato de arrendamiento debe inscribirse en el Registro Público de Aeronaves.

Artículo 62.- De los efectos del contrato de arrendamiento

El contrato de arrendamiento de aeronaves produce la transferencia de la condición de explotador del arrendador al arrendatario.

Artículo 63.- De la cesión del arrendamiento y subarrendamiento

No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse, sin el consentimiento expreso del arrendador.

Artículo 64.- Del arrendamiento con y sin tripulación

64.1 El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 75o de la presente Ley.

64.2 En caso de que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la

aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

Artículo 65.- De las obligaciones a cargo del arrendatario

65.1 El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el respectivo contrato. Asimismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que el producido por su uso legítimo y el transcurso del tiempo.

65.2 La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento, salvo culpa de éste.

Artículo 66.- De la inmovilización y restitución de la aeronave arrendada

66.1 Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de entrega, bajo responsabilidad del arrendatario. Los gastos y costas se regirán por el Código Procesal Civil.

66.2 La inmovilización de la aeronave arrendada procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Público de Aeronaves. En este último caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

66.3 En los casos que resulte necesario, la inmovilización o restitución de la aeronave y su documentación se tramitará bajo las reglas del proceso sumarísimo contenidas en el Código Procesal Civil.

FLETAMENTO DE AERONAVES

Artículo 67.- De la definición y obligaciones

67.1 El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

67.2 El contrato de fletamento deberá constar por escrito de acuerdo a las formalidades establecidas por la ley del lugar de su celebración.

Artículo 68.- De las obligaciones del fletante

El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad. Asimismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

INTERCAMBIO DE AERONAVES

Artículo 69.- De la definición

69.1 El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación.

69.2 Los contratos de intercambio de aeronaves pueden celebrarse en la forma de arrendamientos o fletamentos recíprocos.

ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

Artículo 70.- De la transferencia de funciones y obligaciones

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

70.2 Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio peruano mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula.

70.3 La transferencia de funciones y obligaciones a que se refiere este artículo se efectuará en la forma establecida en el literal p) del artículo 9o de la presente Ley.

ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL Y DE CÓDIGO COMPARTIDO

Artículo 104.- De los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido

104.1 El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

104.2 El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

Artículo 105.- De las formalidades de los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido

105.1 Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera sea su modalidad, y de Código Compartido deben constar por escrito y ser previamente aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

105.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil mantiene la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la legislación vigente sobre la materia. Los requisitos y condiciones de aprobación se determinan por la reglamentación.

Artículo 106.- De la calidad de explotador y responsabilidad de las partes en los contratos de Código Compartido

106.1 La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate.

106.2 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.

SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 107.- De la definición

El Sistema Computarizado de Reservas es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo;
- b) Se pueden hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos;
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios o los suscriptores.

Artículo 108.- De los terminales de Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano

108.1 Las disposiciones del presente Título, así como las de su respectiva reglamentación, se aplicarán a todas las terminales de Sistemas Computarizados de Reservas u otros medios de acceso utilizados en territorio peruano, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente de la información utilizada.

108.2 Las disposiciones del presente Título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano.

Artículo 109.- De la libre competencia y confidencialidad

109.1 La utilización de los Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación.

109.2 Todas las partes involucradas en la operación de los Sistemas Computarizados de Reservas deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la confidencialidad, la parte afectada tiene derecho a ser indemnizada.

Artículo 110.- De la propiedad de los servicios de reservas

110.1 Las personas naturales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de Sistemas Computarizados de Reservas utilizados en el territorio peruano.

110.2 Es libre el intercambio de información necesaria para el debido funcionamiento de los Sistemas Computarizados de Reservas, efectuado a través de las fronteras de la República del Perú.

Artículo 111.- De la responsabilidad de las partes

Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas.

CAPÍTULO II

CONTRATOS DE SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Artículo 112.- Del plazo y precio

112.1 Los contratos originados por las actividades reguladas en el presente Título tienen una duración máxima de 2 (dos) años.

112.2 El precio de estos contratos no puede estar sujeto, en todo o en parte, a la identidad de los transportistas aéreos cuyos productos son vendidos por el proveedor del sistema.

Artículo 113.- De las causales de nulidad

Son nulas las cláusulas de los contratos de Sistemas Computarizados de Reservas cuando:

a) Establezcan condiciones monopólicas, anticompetitivas o de exclusividad en la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas;

b) Establezcan un trato discriminatorio, de cualquier naturaleza con respecto a servicios convenidos en contratos similares, o

c) Obliguen al suscriptor a vender un producto de transporte aéreo ofrecido, directa o indirectamente, por el proveedor del sistema.

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

Artículo 138.- De la responsabilidad en el aeródromo público

El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves:

a) Por los daños que sufren las aeronaves en caso de incumplimiento o de ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia o estacionamiento de las aeronaves;

b) Por los daños que sufren las aeronaves por defectos o por el mal estado del aeródromo, de sus pistas o sus instalaciones, y

c) Por los daños que sufran las aeronaves debido al incumplimiento o a la ejecución parcial, tardía o defectuosa de sus obligaciones o las de sus dependientes.

Artículo 139.- De la responsabilidad en el aeródromo privado

El explotador de un aeródromo privado es responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves en los términos previstos en el literal a) del artículo precedente; y en los literales b) y c) del mismo, únicamente cuando hubiese existido acuerdo o se haya autorizado la operación aérea, respectivamente.

CAPÍTULO X

RESPONSABILIDAD DEL ORGANISMO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Artículo 140.- Del ámbito de responsabilidad

140.1 Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por los actos de sus dependientes que causen daños a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de acuerdo con lo establecido en el presente Capítulo.

140.2 Los organismos de control de tránsito aéreo no son responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información dada por otro organismo similar o por la propia aeronave, siempre que prueben que han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas.

140.3 El daño proveniente de la culpa concurrente de la víctima, de los dependientes del organismo de control de tránsito aéreo y del transportista será de responsabilidad compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno de ellos.

Artículo 141.- De la presunción de culpa

141.1 Existe presunción de culpa del organismo de control del tránsito aéreo cuando, sin causa justificada, no se aportan los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados y agentes con los comandantes de las aeronaves u otros organismos de control del tránsito aéreo.

141.2 Los archivos y documentos en donde consten los mensajes intercambiados entre las partes, relativos al tránsito aéreo deben ser conservados por un plazo de 6 (seis) meses.

Artículo 142.- De la responsabilidad integral

142.1 La responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo por los daños que deben indemnizar es integral.

142.2 En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador.

142.3 Si se producen daños a terceros en la superficie, la responsabilidad es la prevista en los artículos 130o y 131o de la presente Ley.

Artículo 143.- Del inicio y término de la responsabilidad

La responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo comienza cuando toma o debió tomar la aeronave bajo su control y termina cuando transfiere el control de la aeronave a otro organismo de control de tránsito aéreo o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido.

RESPONSABILIDAD EN LA AVIACIÓN GENERAL

Artículo 144.- De la responsabilidad en la Aviación General

144.1 El que realice actividades de Aviación General es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones.

144.2 Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

144.3 Son aplicables a las actividades de la Aviación General las normas contenidas en el presente Título, en lo que sean pertinentes.

DISPOSICIÓN PROCESAL

Artículo 145.- Del proceso abreviado

Las acciones derivadas de los reclamos sobre indemnizaciones por la responsabilidad establecida en el presente Título se tramitan por las reglas del proceso abreviado contenidas en el Código Procesal Civil.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 164.- De la prescripción de acciones y cómputo del plazo

Prescriben a los 2 (dos) años las siguientes acciones:

- a) La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportadas. El plazo se cuenta desde la llegada a su punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a su destino, desde la interrupción o cancelación del transporte o desde el día en que ocurrió el accidente o se declare la muerte presunta;
- b) Las acciones de indemnización por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que tuvo o pudo tener conocimiento del hecho o de la identidad del responsable;
- c) Las acciones de reparación por daños en casos de abordaje. El plazo se cuenta desde el día del hecho;
- d) Las acciones para reclamar las indemnizaciones por daños a la tripulación a bordo de la aeronave. El plazo empieza a correr desde el día de ocurrido el accidente o desde el día en que se declare la muerte presunta;
- e) Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última estipulación pactada o desde la utilización de los servicios y, a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte;
- f) Las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que concluyeron estas operaciones;
- g) Las acciones contra el explotador para el cobro de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a pagar conforme a la presente Ley. Si hubiese proceso judicial, el plazo corre desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial; si no lo hubiese, el plazo corre desde la fecha de pago;
- h) Las acciones contra los organismos de control del tránsito aéreo. El plazo corre a partir del día del hecho,
- i) Las acciones administrativas contra los infractores a la presente Ley y su reglamentación, el plazo empieza a correr desde el día del hecho.

- **LEY AERONAUTICA DE GUATEMALA.**

FACILITACION

ARTICULO 38. Comisión Nacional de Facilitación. La Dirección General de Aeronáutica Civil constituirá la Comisión Nacional de Facilitación, que será la encargada de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de Aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La reglamentación establecerá la integración, funciones y atribuciones de la Comisión.

CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

ARRENDAMIENTO

ARTICULO 49. Del arrendamiento de aeronaves. El contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específica mente aeronáutica. Este contrato debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTICULO 50. Cesión y subarrendamiento. No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.

ARTICULO 51. Arrendamiento con o sin tripulación. El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 62 de la presente ley.

En caso que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización,

ARTICULO 52. Obligaciones. El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia ya utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica Indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos ya devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidas por el uso legítimo y el transcurso del tiempo,

La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento.

ARTICULO 53. Inmovilización y restitución. Procede la Inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

La Inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso

la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

FLETAMENTO

ARTICULO 54. Definición. El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un periodo de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

ARTICULO 55. Obligaciones. El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad legal total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de abordaje y en estado de aeronavegabilidad. Así mismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Definición. El contrato de Intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos.

ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

ARRENDAMIENTO O FLETAMIENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

ARTICULO 58. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

COOPERACION COMERCIAL Y CODIGO COMPARTIDO

ARTICULO 83. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

ARTICULO 84. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos Internacionales de designación e individualización.

ARTICULO 85. Formalidades. Los Acuerdos de cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitido y registrado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la ley. Los requisitos de aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

ARTICULO 86. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la *aeronave* en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realice efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden Indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

ARTICULO 87. Definición. El sistema computarizado de reserva es el que Individualiza un sistema computarizado por el que Indistintamente:

- a) Se ofrece Información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.
- b) Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

RESPONSABILIDAD EN LA AVIACION GENERAL

ARTICULO109. Responsabilidad. El que realice actividades de aviación general es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones. Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

Son aplicables a las actividades de la aviación general, las normas contenidas en el presente título, en lo que le sean aplicables.

ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL AERONAUTICO

ARTICULO 130. Concepto. El ingreso de material aeronáutico a la zona de tratamiento especial aeronáutico no da lugar al nacimiento de obligación tributaria alguna, encontrándose no afecto al pago de derechos e Impuestos aduaneros, en tanto permanezca bajo control aduanero. Esta zona está ubicada dentro de zona primaria de aeropuertos internacionales. En el supuesto que estos no estén en condiciones de otorgar las facilidades necesarias, pueden ser ubicadas en zonas consideradas primarias fuera de los límites del aeropuerto, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación sobre la materia.

ARTICULO 131. Beneficios. Gozan del beneficio de la referida zona, respecto de los bienes necesarios para sus operaciones, las personas Individuales y jurídicas nacionales o extranjeras que realicen o exploten actividades de aviación comercial o general, del ámbito nacional o Internacional y que cuenten con sus respectivos certificados de operación y explotación; las que presten servicios de atención en tierra a aeronaves, servicios de aprovisionamiento o estaciones reparadoras, que se encuentren debidamente autorizadas. Las personas que se acojan al presente régimen deben llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico.

ARTICULO 132. Control. La Dirección General de Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, coordinarán para establecer las directivas y procedimientos necesarios y adoptar las medidas para la debida aplicación del presente régimen, controlando la recepción, Ingreso y salida del material aeronáutico y señalando la documentación correspondiente, debiendo considerar los requerimientos de las actividades y servicios aéreos.

MEDIO AMBIENTE

ARTICULO 133. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, así como las personas Individuales o jurídicas que realicen actividades aeronáuticas y aeropuertos, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente, particularmente con relación a la homologación de ruido y emisión de contaminantes, en atención a lo dispuesto por disposiciones nacionales sobre la materia, el reglamento correspondiente y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

- **LEY AERONAUTICA DE VENEZUELA.**

TIENE UNA EXTENSA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

DERECHOS DE LOS USUARIOS

Artículo 11. Todo ciudadano tiene derecho a:

Acceder en condiciones de igualdad a todos los servicios aeronáuticos y a recibir un servicio eficiente, de calidad e ininterrumpido, salvo las limitaciones derivadas de la capacidad de dichos servicios.

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.

Obtener oportunamente el reintegro en dinero efectivo, de lo que hubiese pagado por servicios que no haya podido disfrutar, debido a causas imputables a la operadora de servicios aéreos o los saldos que resulten a su favor.

Recibir la compensación por la interrupción o tardanza injustificada de los servicios de transporte aéreo, de conformidad con lo que al efecto prevé este Decreto-Ley y las normas correspondientes que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil. En todo caso, el pasajero tendrá derecho, a costa del transportista, al pago de los gastos de alojamiento, alimentación, comunicaciones, traslados y cualquier otro que se origine como consecuencia directa de la falta de embarque oportuno. A tales efectos las personas afectadas podrán escoger, entre los mecanismos de compensación o reintegro que establezca dicho órgano, aquel que considere más conveniente y satisfactorio a sus intereses.

Que se atiendan a la brevedad y de manera eficaz todas sus solicitudes, quejas o reclamos derivados de la prestación del servicio y, de forma especial, exigir el cumplimiento por parte de los operadores de los parámetros de calidad mínima en la prestación de los servicios que serán establecidos por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Recibir en los casos de siniestros aéreos, la atención médica indispensable a la protección de su salud, y en caso de muerte, la atención para sus causahabientes y herederos durante el período inmediato siguiente al accidente, de conformidad con lo que al efecto sea establecido mediante reglamento, sin perjuicio de las acciones que puedan ejercer para hacer efectivas las indemnizaciones establecidas en este Decreto-Ley.

Participar en los procesos de consulta pública que adelante el Instituto Nacional de Aviación Civil, en la forma y condiciones que se establezcan.

Obtener en idioma castellano, la información relativa a las condiciones de transporte, así como cualquier información relativa al uso adecuado de los equipos de seguridad y facilidades adicionales que estos servicios brinden, incluyendo la suministrada por los servicios de reserva computarizada.

Que se le proporcione adecuada y oportuna protección contra anomalías o abusos cometidos por los prestadores de servicios de transporte aéreo o por cualquier otra persona que contravenga los derechos establecidos en este Decreto-Ley.

Que se le ofrezcan servicios de Información exactos y gratuitos sobre las tarifas vigentes.

Que no se le retenga o recargue, según el raso, más del diez por ciento (10%) del valor de la tarifa que haya pagado, cuando no cancele la reserva del vuelo contratado con por lo menos cuarenta y ocho (48) horas de antelación.

Los demás que se deriven de la aplicación de esta u otras leyes y demás normas, en cuanto sean aplicables.

El Estado promoverá la existencia de organizaciones no gubernamentales de defensa de los derechos de los usuarios de servicios de transporte aéreo, las cuales procurarán coordinar su actuación con los órganos públicos competentes en materia de defensa y protección de los derechos de los ciudadanos.

DEBERES DE LOS USUARIOS

Artículo 17. Todo ciudadano en su condición de contratante de un servicio de transporte aéreo o usuario del mismo, según el caso, tendrá el deber de:

Pagar oportunamente los cargos por los servicios recibidos, de conformidad con los precios o tarifas correspondientes.

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 dicten las empresas de transporte aéreo en coordinación con el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Informar al prestador del servicio cualquier interrupción, deficiencia o daño ocurrido en los equipos y sistemas, una vez que tenga conocimiento del hecho.

No alterar los equipos, sistemas o infraestructuras asociados a la prestación de los servicios de navegación aérea o al transporte aéreo.

Prestar toda la colaboración posible a los funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, cuando éstos se la requieran en el cumplimiento de sus funciones.

Informar al Instituto Nacional de Aviación Civil sobre hechos que puedan ir en contra de las previsiones de este Decreto-Ley.

Respetar las disposiciones legales, las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil y las condiciones generales de contratación de los servicios.

Acatar las disposiciones de seguridad emitidas por el Comandante de la Aeronave y de su tripulación.

DERECHOS DE LOS OPERADORES

Artículo 13. Los operadores habilitados para prestar los servicios de transporte aéreo, tienen los siguientes derechos:

Uso y protección de las instalaciones, equipos y sistemas empleados en la prestación de la actividad de servicio público que desempeñan, de conformidad con este Decreto-Ley, sus reglamentos y las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Solicitar y recibir información oportuna sobre planes, programas, reglamentos, Instructivos y demás disposiciones de carácter normativo dictados por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Participar en los procesos de consulta que adelante el Instituto Nacional de Aviación Civil, en la forma y condiciones que sean establecidas en las normas que al efecto se dicten.

Exigir las contraprestaciones que a su favor estipule el contrato de transporte.

Exigir del usuario el comportamiento adecuado abordo de las aeronaves y el respeto a las condiciones de transporte establecidas por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Exigir al usuario el respeto a las normas de seguridad y a las órdenes impartidas por el Comandante de la aeronave y su tripulación, durante el vuelo.

Los demás que se deriven de este Decreto-Ley y sus reglamentos.

DEBERES DE LOS OPERADORES

Artículo 14. Los operadores de servicios de transporte aéreo deberán:

Respetar y elevar los parámetros de calidad y seguridad mínimos, establecidos por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Facilitar el acceso a los servicios que prestan a las personas discapacitadas, ancianas, en estado de gravidez, y en general a todas aquellas personas con necesidades especiales. Cumplir con las obligaciones previstas en la habilitación administrativa.

Actuar bajo esquemas de competencia leal, de conformidad con la ley.

Publicar los precios o las tarifas de los servicios que prestan a los usuarios, por lo menos con cinco días continuos de antelación a su entrada en vigencia, en diarios de circulación nacional, así como notificarlo al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Cumplir las decisiones que de conformidad con este Decreto-Ley y sus reglamentos dicte el Ministerio de Infraestructura o el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Pagar oportunamente los tributos establecidos en este Decreto-Ley.

Contribuir a la formulación de los planes nacionales de transporte aéreo, en la forma que establezca el reglamento.

Colaborar con los procesos de integración en los vales participa la República.

Orientar sus actividades y procedimientos al cumplimiento de este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas de desarrollo.

Cumplir con las obligaciones de asistencia, prestación de servicios, suministro y provisión de bienes y recursos, y con todas aquellas obligaciones que se establezcan en la normativa aplicable a los servicios de transporte aéreo.

Facilitar el acceso y brindar el apoyo necesario a los funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, para el cabal, oportuno y efectivo cumplimiento de sus funciones.

Las demás que se deriven de disposiciones legales y reglamentarias en cuanto sean aplicables.

SERVICIO PUBLICO DE CONTROL Y APOYO DE LA NAVEGACION AEREA

Servicio público de control y apoyo de la navegación aérea

Artículo 37. Se denomina servicio de control y apoyo a la navegación aérea los que forman el conjunto de operaciones que, realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, tienen por objeto mantener la seguridad y el orden de la navegación aérea, tales como el control del tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, ayudas a la navegación aérea, la información meteorológica, el balizamiento, los servicios de Bomberos Aeronáuticos, la búsqueda y salvamento, la información general aeronáutica y cualquier otro necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea que determine el Poder Ejecutivo Nacional.

Utilidad pública

Artículo 38. Se declaran de utilidad pública las Instalaciones y servicios de control y apoyo a la navegación aérea, así como la adquisición, instalación y operación de los mismos.

Obligatoriedad del uso de estos servicios

Artículo 39. El uso de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea es requisito de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, salvo en los rasos en que se permitan los vuelos visuales, de conformidad con las normas respectivas.

Bomberos Aeronáuticos

Artículo 40. Cada aeropuerto deberá brindar el servicio de Bomberos Aeronáuticos, a cuyos efectos deberá contar con su respectivo Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos, adscrito al Instituto Nacional de Aviación Civil. Estos Cuerpos de Bomberos tendrán entre otras atribuciones, las siguientes:

Realizar las actividades preventivas o de atención inmediata que sean inherentes a sus funciones, de conformidad con las normas aplicables que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Apoyar de inmediato todas las actividades de búsqueda y salvamento, al ser éstas requeridas por la autoridad competente.

Inspeccionar anualmente los aeropuertos, Depósitos Terminales y demás edificaciones o instalaciones aeroportuarias, elaborar un informe del estado de riesgo y seguridad y remitirlo al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Operadores de aeronaves militares

Artículo 41. Las operaciones de aeronaves militares en el espacio aéreo de la República, quedarán sujetas a las disposiciones de control y apoyo a la navegación aérea contenidas en el presente Decreto-Ley y sus Reglamentos, a excepción de las operaciones que realicen dentro de las áreas designadas por el Ejecutivo Nacional exclusivamente para ejercicios u operaciones militares.

La seguridad de las operaciones aéreas, impone la necesaria coordinación entre el Instituto Nacional de Aviación Civil y el Componente Aéreo de la Fuerza Armada Nacional, a fin de garantizar el mayor grado de eficiencia y seguridad a la navegación para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela. Mediante reglamento se determinarán los mecanismos que permitan la coordinación a la que se refiere el presente artículo.

Carácter obligatorio de las órdenes

Artículo 42. Las órdenes o Instrucciones que en el ámbito de sus funciones impartan los funcionarios de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea o el personal de los concesionarios de dichos servicios, según el caso, tendrán carácter obligatorio para sus destinatarios, y frente a ellas podrá Interponerse recurso administrativo por ante el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil.

DE LA COORDINACION ENTRE EL PODER PUBLICO NACIONAL Y ESTADAL EN MATERIA DE APROVECHAMIENTO, CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DE USO COMERCIAL

Conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos de uso comercial

Artículo 51. La conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos de uso comercial corresponde a los Estados y se hará de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley, sus reglamentos y en los convenios de coordinación que a tal efecto se suscriban entre los Estados por órgano del Gobernador y el Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de Infraestructura y el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Se entiende por aeropuerto de uso comercial, todos los aeropuertos públicos, de uso público, de función comercial e interés general.

Competencia de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea

Artículo 52. El Instituto Nacional de Aviación Civil es el órgano competente para prestar el servicio público de control y apoyo a la navegación aérea, quien lo hará directamente o mediante concesión, correspondiéndole la conservación, administración y aprovechamiento de tal servicio.

Convenios de Coordinación

Artículo 53. A los fines de hacer efectiva la coordinación entre los Estados y el Ejecutivo Nacional, se suscribirán los Convenios de Coordinación a los que refiere el presente capítulo, los cuales contendrán:

La delimitación de funciones y obligaciones que correspondiere a la República, al Instituto Nacional de Aviación Civil y al Estado correspondiente.

Las normas que definan los mecanismos de supervisión técnica, Inspección, asesoría y administración de la gestión aeroportuaria.

Los aspectos referidos a los servicios nacionales, tales como: policía, aduana, control y apoyo a la navegación aérea, de conformidad con la categoría y necesidades del aeropuerto de que se trate.

La metodología de inversión conjunta en materia de conservación de los aeropuertos de uso comercial.

Los mecanismos de participación de la sociedad civil organizada en la promoción de las actividades culturales y económicas que se, desarrollan alrededor de los aeropuertos.

Cualesquiera otros aspectos necesarios para la adecuada coordinación entre el Poder Público Nacional y los Estados.

Cumplimiento a la obligación de conservación

Artículo 54. Los Estados darán cumplimiento a la obligación de conservar sus aeropuertos o velarán que sus concesionarios lo hagan, dentro de los parámetros y en los términos y condiciones que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con este Decreto-Ley, los reglamentos y las normas técnicas que dicte. A tales fines los Estados deberán:

Someter oportunamente a evaluación los programas y proyectos para el mantenimiento, ampliación modernización de la Infraestructura aeroportuaria existente.

Facilitar a los funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil la supervisión del mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, a los efectos de constatar que la misma se realiza de acuerdo con las Normas Técnicas de Mantenimiento de Instalaciones Aeroportuarias que al efecto se dicten.

Ingresos

Artículo 55. Los entes públicos encargados de la conservación, administración y aprovechamiento *de los aeropuertos de uso comercial, tendrán derecho a percibir:

Los ingresos derivados de la operación comercial del aeropuerto, tales como concesiones de uso, publicidad, arrendamientos de áreas cubiertas o descubiertas, servicios aeroportuarios a aeronaves, entre otros, siempre que tales actividades no interfieran o sean incompatibles, con la actividad aeronáutica y aeroportuaria y se realicen de conformidad con las normas técnicas y de seguridad que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Las tasas que le correspondan percibir de conformidad con esta Decreto-Ley.

DE LOS INSPECTORES AERONAUTICOS Y SUS FUNCIONES

Funciones Inspectoras del Instituto Nacional de Aviación Civil

Artículo 87. Al Instituto Nacional de Aviación Civil le compete la inspección de toda la actividad aeronáutica civil en el país, de conformidad con este Decreto-Ley, sus reglamentos y las normas técnicas que dicte.

Ambito de las inspecciones

Artículo 88. Las funciones de inspección se ejecutarán sobre el personal técnico aeronáutico, las aeronaves, el material de vuelo, las empresas explotadoras de servicios de transporte aéreo y demás servicios comerciales de la aviación, la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, los servicios de control y apoyo a la navegación aérea, los talleres aeronáuticos, los centros de adiestramiento aeronáutico, las unidades médicas aeronáuticas, los aeroclubes, las actividades relacionadas con la aviación deportiva y, en general, todas aquellas actividades, organizaciones e instalaciones vinculados a la aviación civil así como cualquier otra actividad que se realice en el espacio aéreo de la República.

Inspección de aeronaves

Artículo 89. Las aeronaves de matrícula nacionales o extranjeras están sujetas a inspección por parte del Instituto Nacional de Aviación Civil a fin de verificar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

Atribuciones

Artículo 90. Los inspectores de seguridad aeronáutica serán designados por el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil y tendrán las siguientes atribuciones:

Ejercer la supervisión y vigilancia de todas las actividades aeronáuticas;

Realizar las Inspecciones o fiscalización sobre los elementos señalados en el artículo 90 de éste Decreto-Ley.

Prohibir el despegue o cualquier otra actividad de una aeronave civil que infrinja las disposiciones sobre seguridad y navegación aérea.

Ordenar la corrección o reparación de las anomalías que hubiesen detectado, cuando ellas atenten contra la seguridad operacional.

Vigilar el cumplimiento de las normas técnicas sobre seguridad operacional que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Recomendar al Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil la apertura de procedimientos sancionatorios cuando, en cumplimiento de sus funciones, tenga la convicción de la existencia de hechos que pudieran comprometer la seguridad operacional.

Las otras funciones y atribuciones que se deriven del presente Decreto-Ley, sus reglamentos y de normas técnicas que rijan sus funciones.

El Instituto Nacional de Aviación Civil establecerá los requisitos y condiciones que deberán cumplir las personas a ser designadas como inspectores de seguridad aeronáutica.

Acceso Inmediato

Artículo 91. Los inspectores de seguridad aeronáutica tendrán acceso inmediato a los sitios que sea necesario en el ejercicio de sus atribuciones, según las circunstancias del caso.

DE LOS DELITOS

Delitos aeronáuticos

Artículo 204. Será sancionado con prisión de uno (1) a tres (3) años, quien:

De forma clandestina sobrevuele zonas de vuelo prohibido, declaradas como tal de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley.

Clandestina o maliciosamente ingrese o salga del territorio de la República Bolivariana de Venezuela por lugares distintos de los establecidos de conformidad con este Decreto-Ley.

Cuando las conductas previstas en este Artículo se realicen con la finalidad de atentar contra la seguridad y defensa de la Nación, se aplicarán las penas que al efecto prevean las normas legales correspondientes.

Delitos de peligro

Artículo 205. Será sancionado con prisión de dos (2) a seis (6) años, quien:

Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.

Intencionalmente destruya, dañe o perturbe el funcionamiento de las instalaciones o equipos de los aeródromos, o de los servicios de la navegación aérea, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo o de las que se encuentren en servicio.

Intencionalmente destruya o dañe una aeronave que no esté en servicio y esté situada en un aeródromo o sus adyacencias, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo o de las que se encuentren en servicio.

Comunique, a sabiendas de tal condición, informes falsos a las autoridades públicas o tripulación de una aeronave, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Contraviniendo las normas de seguridad operacional, coloque o haga colocar en una aeronave en vuelo o en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la Incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

Se niegue Injustificadamente a participar o prestar colaboración en labores de búsqueda y rescate, cuando ello le haya sido requerido por las, autoridades.

Remueva o altere la aeronave accidentada, parte de ella o despojos derivados de un accidente aeronáutico, sin la debida autorización de las autoridades competentes, a menos que tales actividades las realice en razón de protección a la vida humana o a la propiedad.

Intencionalmente impida u obstaculice las labores de las autoridades competentes en situaciones de búsqueda y rescate de aeronaves, o de investigación de accidentes o Incidentes aeronáuticos.

Delitos de daño

Artículo 206. Será sancionado con prisión de cuatro (4) a ocho (8) años, quien:

Desde el aire, tierra o mar y por cualquier medio provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amarizaje de una aeronave, con el propósito de interferirla o apoderarse ilícitamente de ella o de atentar contra las personas o cosas que se encuentren a bordo. Por cualquier medio destruya una aeronave en vuelo o en servicio, o le cause daños que la Incapaciten para el vuelo.

En los supuestos previstos en el Artículo anterior, se produzca la destrucción o daños a aeronaves en vuelo o en servicio.

Del apoderamiento de aeronaves

Artículo 207. El delito de apoderamiento de aeronaves se regirá por las disposiciones establecidas en el Código Penal.

Situaciones agravantes subjetivas

Artículo 208. Se sancionará con prisión de ocho (8) a dieciséis (16) años los supuestos contemplados en los artículos precedentes de este Título, cuando sean cometidos:

Por algún miembro de la tripulación de abordaje de aeronaves en vuelo o en servicio, o que sin estar a bordo de una aeronave, tenga la correspondiente licencia o autorización para serlo, según el caso.

Por funcionarios o empleados al servicio de los sistemas de apoyo a la navegación aérea, por inspectores aeronáuticos u otros funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, así como los que estén al servicio de concesionarias de dicho Instituto.

Por funcionarios o empleados de los entes que tengan a su cargo la conservación, aprovechamiento o mantenimiento de aeropuertos comerciales de uso público, o de sus concesionarios, si fuere el caso.

Por funcionarios o empleados del Ministerio de Infraestructura pertenecientes a las dependencias encargadas de la investigación de incidentes y accidentes de aviación civil.
Situaciones agravantes objetivas

Artículo 209. Se sancionará con prisión de dieciséis (16) a veinticuatro (24) años los supuestos contemplados en los artículos precedentes de este Título, cuando sean cometidos:

Sobre aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros o que dichas conductas involucren a éstas.

Para o con ocasión del transporte ilegal de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o enervantes, o para el transporte ilegal de materias primas para producidas.

Para o con ocasión del transporte ilegal de armas o explosivos.

Para o con ocasión del transporte ilegal de personas o cosas.

Cuando ocasionen la muerte de personas a bordo de aeronaves en vuelo o en tierra.

LEY DE NAVEGACION AEREA DE PARAGUAY.

NOVEDADES

FACILITACION

Artículo 82.- La Autoridad Aeronáutica Civil arbitrará las medidas para la creación y funcionamiento eficaz de comités de facilitación, a los fines del transporte aéreo nacional e internacional, los que establecerán normas de simplificación y uniformidad de trámites para el despacho y recepción de las aeronaves, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes, cargas y correspondencias, a fin de que faciliten el ingreso y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo, observándose las normas, los métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los acuerdos internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, la normativa nacional y las de este código.

Artículo 83.- En cada aeropuerto habilitado para vuelos internacionales deberá funcionar un comité de facilitación, con la participación de todos los organismos afectados a los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, de acuerdo a la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

DEL EXPLOTADOR

CAPITULO UNICO

Artículo 111.- A los efectos de este código, se denomina explotador de la aeronave a la persona que la opera legalmente por cuenta propia, aun cuando lo haga sin fines de lucro.

Artículo 112.- El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido esa condición por contrato debidamente inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional.

La inscripción del contrato mencionado en el párrafo anterior libera al propietario desde ese momento de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivamente de la otra parte contratante. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daño que se produjese por causa de la aeronave.

SISTEMA COMPUTARIZADO DE RESERVAS

Artículo 181.- Los sistemas computarizados de reservas son aquellos que ofrecen información sobre horarios, itinerarios, disponibilidad de asientos o de capacidad de carga, tarifas y servicios vinculados al transporte aéreo.

Estos sistemas permiten hacer reservas de toda clase de servicios aéreos y otros servicios vinculados, así como emitir los documentos respectivos.

Artículo 182.- Los sistemas computarizados de reservas, habilitados para uso de las compañías aéreas en la venta de sus servicios y conexos, deberán observar objetividad, imparcialidad, no ser discriminatorias, ni favorecer a determinada línea aérea en perjuicio de las demás, cuya información se diese en el sistema.

Artículo 183.- El daño proveniente de la revelación de datos anotados en los sistemas computarizados de reserva, así como de la provisión de datos falsos o maliciosamente proveídos, dará lugar a indemnización para el usuario, porteador aéreo o agencia de viajes perjudicados, debiendo probarse el daño sufrido por cualquier medio.

Artículo 184.- Los contratos de servicios computarizados de reservas no tendrán una duración mayor de dos años y todo plazo superior se entenderá reducido al plazo previsto en este código.

Artículo 185.- Toda emisión de boletos, pases de abordaje y documentación de transporte realizada por sistemas computarizados de reserva, tendrán la misma validez que otros métodos utilizados anteriormente o de vigencia concomitante.

Artículo 186.- Los sistemas computarizados de reservas estarán en coordinación y concordancia con los principios y normas sustentados por la política de telecomunicaciones de la República del Paraguay.

La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará las disposiciones de aplicación a todas las terminales de los Sistemas Computarizados de Reservas u otros medios de acceso a éstos en el territorio paraguayo, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente utilizada, incluyendo la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo a través de dichos sistemas.

Artículo 187.- La utilización de los sistemas computarizados de reserva en territorio paraguayo se hará teniendo en cuenta los principios de imparcialidad, transparencia y no-discriminación por cualquiera de las partes en ella involucradas, tutelando el carácter confidencial de los datos que en ellos sean registrados.

DEL FLETAMENTO

Artículo 265.- El fletamento es un contrato por el que una de las partes, llamada fletante, se obliga a poner a disposición de la otra, llamada fletador, por un precio determinado, la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes preestablecidos, o durante un período de tiempo determinado, reservándose el fletante, la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. Por este contrato, el fletante no transfiere su calidad de explotador.

Artículo 266.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito, pudiendo ser formalizado por instrumento público o privado. Su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional será opcional, conforme al interés de cualquiera de las partes.

Artículo 267.- Si el contrato de fletamento fuera por tiempo determinado, cuando su período de ejecución exceda el término pactado por hecho imputable al fletador, éste estará obligado a pagar al fletante un sobreprecio proporcional al precio y tiempo convenidos, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan.

Artículo 268.- 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.

Artículo 269.- Son obligaciones del fletador:

- a) utilizar la aeronave de conformidad al tiempo o capacidad convenida y según las condiciones del contrato; y,
- b) pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenido.

Artículo 270.- En el fletamento parcial, el fletador no podrá ceder el contrato sin autorización escrita 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, manteniendo su responsabilidad frente al fletante, de conformidad con lo estipulado en el contrato respectivo.

Artículo 271.- El fletante y el fletador son solidariamente responsables ante el cargador, expedidor, remitente y los pasajeros.

DEL INTERCAMBIO

Artículo 272.- El intercambio de aeronaves es un contrato en virtud del cual dos o más explotadores convienen cederse recíprocamente la utilización de sus aeronaves, por un plazo determinado, con o sin tripulación.

Artículo 273.- Los contratos de intercambio se formalizarán por escrito e inscribirán en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 274.- Serán aplicables las normas de la locación, cuando se convenga la transferencia recíproca de la tenencia de las aeronaves, con o sin tripulación, y las del fletamento, en caso de que no se transfiera la tenencia.

Artículo 275.- Cuando una aeronave matriculada en la República del Paraguay sea explotada en otro Estado mediante un contrato de locación o fletamento de aeronaves, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá transferirle por el tiempo de la locación o fletamento a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según lo previsto en los acuerdos suscritos o las regulaciones aeronáuticas pertinentes. El Estado Paraguayo quedará exonerado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones que fueron transferidas temporalmente.

Artículo 276.- La transferencia producirá efectos con respecto a otros Estados, cuando el acuerdo mencionado en el artículo anterior se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se haya hecho público con arreglo al Artículo 81 del Convenio sobre Aviación Civil de Chicago de 1944, o cuando uno de los dos Estados partes en dicho acuerdo haya notificado la existencia y alcance del mismo a los demás Estados.

DE LOS HECHOS PUNIBLES

Artículo 322.- Respecto de los hechos punibles, serán aplicables las disposiciones del Título III, Capítulo III del Código Penal.

Artículo 323.- La Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de las facultades de otras autoridades competentes, mediando indicios de hechos punibles, podrá detener la aeronave involucrada, quedando bajo su guarda y custodia a disposición de la justicia, siendo por cuenta del propietario, explotador o del culpable del ilícito investigado, los gastos que generen la detención o custodia. Igualmente, podrá retener la aeronave cuando el explotador, operador, personal de vuelo o de tierra, impidiere u obstaculizase la inspección o fiscalización, esté dicha aeronave en vuelo o estacionada.

Artículo 324.- Tratándose de una aeronave de transporte aéreo involucrada en un acto ilícito, si fuera necesaria la detención de miembros de la tripulación, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá tomar las providencias necesarias a los efectos de posibilitar la continuación del vuelo lo antes posible.

Artículo 325.- A todos los efectos de la extradición, este código no considera delito político la captura ilícita, interferencia o interceptación de aeronaves, el secuestro y toma de rehenes, la destrucción total o parcial de aeronaves, la utilización de bombas o armas con peligro para los pasajeros, el personal aeronáutico, la aeronave, la infraestructura aeronáutica o la carga.

Artículo 326.- Las aeronaves involucradas en los hechos punibles previstos en este Código, podrán ser objeto de comiso, en los términos del Código Penal.

Artículo 327.- Para los casos de comisión de faltas en este Código, la autoridad aeronáutica abrirá sumario para aplicar la pena de multa prevista en este código, según la gravedad del caso.

DE LA PRESCRIPCION

CAPITULO UNICO

Artículo 328.- Prescribirán al año:

- j) las acciones de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término correrá desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debió haber llegado, desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento;
- k) las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El término de la prescripción correrá desde el día del hecho; sin embargo, si la persona que sufrió los daños demostrara que transcurrió el término de la prescripción sin haber tenido conocimiento de los daños o de la identidad del responsable, la prescripción comenzará desde el día en que tuvo ese conocimiento, pero no excederá en ningún caso de los tres años a partir del día en que ocurrió el hecho;
- l) las acciones por daños emergentes en caso de abordaje, a partir de la fecha de ocurrido el hecho;
- m) las acciones para cobrar créditos provenientes de contratos sobre utilización de aeronaves, a contar de la fecha de vencimiento de la obligación;
- n) las acciones de repetición entre portadores, por los montos pagados por abordaje, o entre explotadores obligados a pagar sumas en caso de solidaridad o culpa concurrente, a partir de la fecha en que se efectuó el pago;
- o) las acciones para cobrar créditos de una compañía aérea contra otra, resultantes de compensaciones de pasajes o servicios interlineales, a partir de la fecha en que se vuelvan exigibles;
- p) las acciones por daños causados por organismos de la Autoridad Aeronáutica Civil o de la administración pública, a contar de la fecha del hecho;
- q) las acciones del asegurado contra el asegurador, contado el plazo desde el día de ocurrido el siniestro asegurado; e,

- r) las acciones contra el constructor de aeronaves o productos aeronáuticos, contados de la fecha de ocurrido el daño resarcible.

Artículo 329.- Prescribirán a los dos años:

- d) las acciones de indemnización por daños causados a los tripulantes. El término se computará desde la llegada al punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a destino o desde el día de detención del transporte;
- e) las acciones de indemnización y remuneración debidas a casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término correrá desde el día en que se iniciaron las operaciones; y,
- f) las acciones de indemnización en los casos de responsabilidad contractual o extracontractual, cuyo término no esté expresamente previsto en este código.

Artículo 330.- Si el interesado probase que no tuvo conocimiento del daño y perjuicio, o de la persona responsable de los mismos, el plazo de prescripción correrá desde el día en que hubiese tenido conocimiento, pero en todos los casos la acción se extinguirá a los tres años de ocurrido el hecho.

Artículo 331.- La prescripción de las sanciones que se prevén en este código y su reglamentación, se verificará a los cuatro años de producido el hecho, o de la notificación de la sanción, salvo las disposiciones particulares en contrario previstas en este código, o supletoriamente en el Código Civil Paraguayo y otras leyes vigentes.

Artículo 332.- Las resoluciones condenatorias o de imposición de multas, de la Autoridad Aeronáutica Civil, prescriben a los dos años, a contar de la fecha en que la resolución quedó firme.

Artículo 333.- Para las cuestiones no previstas en este capítulo regirán las disposiciones del Código Civil Paraguayo o el Código Penal sobre hechos punibles, que sean aplicables a la materia.