

- IV -

MESA REDONDA

AERONAVE. NACIONALIDAD PERSONAL

Es objeto de esta Mesa redonda desde la conceptualización jurídica de la aeronave, y sus clases, certificados de aeronavegabilidad y documentación a bordo, registro de matrícula y nacionalidad, así como su consideración de bien mueble especial, sujeto de movilización por razones de defensa nacional, sus gravámenes, cargas y créditos.

En tal extenso motivo de debate se incluye al personal aeronáutico y su figura genuina: el Comandante de aeronave.

Sobre el tema a considerar, véase preferentemente:

L.N.A. de España: Art. 11 al 19, 20 al 27, 34 al 38, 28 al 33, 48 al 50, 130 al 133 y 55 al 66.

L.N.A. de Perú: Art. 37 al 48, 20, 58 al 60, 43 al 47, 21 al 25,, 49 al 53, y 73 al 76.

L.N.A. de Guatemala: Art. 39 al 42, 43, 44 al 46, y 59 al 64.

L.N.A. de Venezuela: Art. 56 al 65, 66 al 72, 73 al 76 y 80 al 86.I

L.N.A. de Paraguay: Art. 8 al 9, 15 al 26, 53, 27 al 28, 10 al 14, 29 al 52, y 92 al 110.

TITULO IV:

- Aeronave
- Prototipos
- Documentos
- Registros
- Requisitos
- Gravámenes
- Personal

TITULO IV.

AERONAVE, NACIONALIDAD, PERSONAL AERONAUTICO

- 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 desembarque 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 lo 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 Registro 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.

TITULO IV

- 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.

TITULO 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 AERONÁUTICA 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.

TITULO IV

- 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 regirá 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.

TITULO IV

- 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

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

24.2 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.

TITULO IV

- 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 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 inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional; sin embargo, no podrá ser hipotecada la aeronave inscrita 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 inscritos 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.

TITULO IV

- 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 regirán 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.