

- IV -

MESA REDONDA

**CONTRATOS DE TRANSPORTE, RESPONSABILIDAD Y
SEGUROS AEREOS**

Abarca todo lo relativo al transporte aéreo de viajeros o pasaje, y mercancías o carga; los derechos y deberes de las partes contratantes; transportes no comerciales. La responsabilidad derivada del empleo del avión contractual y extracontractual, y la derivada de accidentes (hallazgos y salvamentos). Especialidades y obligatoriedad de los seguros aéreos.

Preceptos legales de preferente consulta:

L.N.A. de España: Arts. 92 al 101, 102 al 114, 115 al 125, 150 al 151, 134 al 141, 126 al 129.

L.N.A. de Perú: Arts. 101 al 102, 103, 71 a 72, 114 al 137, 54 al 57, 127 al 129, 165 al 167, 150 al 156, 146 al 149.

L.N.A. de Guatemala: Arts. 78 al 80, 81, 92 al 108, 46 al 48, 106, 134, 114 al 117 y 110 al 113.

L.N.A. de Venezuela: Arts. 142 al 147, 77 al 79, 110 a 117, 125 al 141, 158 al 160.

L.N.A. de Paraguay: Arts. 142 al 154, 155 al 170, 111 y 112, 203 al 254, 171 al 180, 188 al 202, 284 al 308 y 277 al 283.

TITULO IV:

- Transporte
- Responsabilidad
- Transporte privado
- Accidente
- Seguros

VI

CONTRATOS, RESPONSABILIDAD Y SEGUROS

- 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 causas 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 fijan 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, resarcándose 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.

- 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 seiscientas 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 ochocientas mil (64.800.000) pesetas más mil seiscientas 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 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.

Las operaciones de embarque, comienzan en el momento en que el s 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 servido 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 inadmisibles 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 equiparará 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.

- 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.

- 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.

- 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.