

NOVEDADES

L.N.A. DE PERU.

NOVEDADES Y ESPECIALIDADES

- | | |
|---|-----------------|
| - Arrendamiento de aeronaves | art. 61 a 66. |
| - Fletamento | art. 67 a 68. |
| - Intercambio de aeronaves | art. 69. |
| - Arrendamiento o fletamento extranjero | art. 70. |
| - Acuerdos de cooperación comercial y código compartido | art. 104 a 106. |
| - Sistemas computarizados de reservas | art. 107 a 111. |
| - Contratos de sistemas computarizados de reservas | art. 112 a 113. |
| - Responsabilidad del explotador de aeródromo | art. 138 a 139. |
| - Responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo. | art. 140 a 145. |
| - Responsabilidad en la aviación general | art. 144. |
| - Disposición procesal | art. 145. |
| - Prescripción | art. 164. |

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

Artículo 61.- Del arrendamiento de aeronaves

61.1 El contrato de arrendamiento de aeronaves es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades, y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica.

61.2 El contrato de arrendamiento debe inscribirse en el Registro Público de Aeronaves.

Artículo 62.- De los efectos del contrato de arrendamiento

El contrato de arrendamiento de aeronaves produce la transferencia de la condición de explotador del arrendador al arrendatario.

Artículo 63.- De la cesión del arrendamiento y subarrendamiento

No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse, sin el consentimiento expreso del arrendador.

Artículo 64.- Del arrendamiento con y sin tripulación

64.1 El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 75o de la presente Ley.

64.2 En caso de que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

Artículo 65.- De las obligaciones a cargo del arrendatario

65.1 El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el respectivo contrato. Asimismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que el producido por su uso legítimo y el transcurso del tiempo.

65.2 La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento, salvo culpa de éste.

Artículo 66.- De la inmovilización y restitución de la aeronave arrendada

66.1 Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de entrega, bajo responsabilidad del arrendatario. Los gastos y costas se registrarán por el Código Procesal Civil.

66.2 La inmovilización de la aeronave arrendada procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Público de Aeronaves. En este último caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

66.3 En los casos que resulte necesario, la inmovilización o restitución de la aeronave y su documentación se tramitará bajo las reglas del proceso sumarísimo contenidas en el Código Procesal Civil.

FLETAMENTO DE AERONAVES

Artículo 67.- De la definición y obligaciones

67.1 El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

67.2 El contrato de fletamento deberá constar por escrito de acuerdo a las formalidades establecidas por la ley del lugar de su celebración.

Artículo 68.- De las obligaciones del fletante

El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad. Asimismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

INTERCAMBIO DE AERONAVES

Artículo 69.- De la definición

69.1 El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación.

69.2 Los contratos de intercambio de aeronaves pueden celebrarse en la forma de arrendamientos o fletamentos recíprocos.

ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

Artículo 70.- De la transferencia de funciones y obligaciones

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

70.2 Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio peruano mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula.

70.3 La transferencia de funciones y obligaciones a que se refiere este artículo se efectuará en la forma establecida en el literal p) del artículo 9o de la presente Ley.

ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL Y DE CÓDIGO COMPARTIDO

Artículo 104.- De los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido

104.1 El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

104.2 El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

Artículo 105.- De las formalidades de los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido

105.1 Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera sea su modalidad, y de Código Compartido deben constar por escrito y ser previamente aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

105.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil mantiene la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la legislación vigente sobre la materia. Los requisitos y condiciones de aprobación se determinan por la reglamentación.

Artículo 106.- De la calidad de explotador y responsabilidad de las partes en los contratos de Código Compartido

106.1 La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate.

106.2 En los Acuerdos de Código Compartido, las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 107.- De la definición

El Sistema Computarizado de Reservas es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo;
- b) Se pueden hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos;
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios o los suscriptores.

Artículo 108.- De los terminales de Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano

108.1 Las disposiciones del presente Título, así como las de su respectiva reglamentación, se aplicarán a todas las terminales de Sistemas Computarizados de Reservas u otros medios de acceso utilizados en territorio peruano, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente de la información utilizada.

108.2 Las disposiciones del presente Título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano.

Artículo 109.- De la libre competencia y confidencialidad

109.1 La utilización de los Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación.

109.2 Todas las partes involucradas en la operación de los Sistemas Computarizados de Reservas deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la confidencialidad, la parte afectada tiene derecho a ser indemnizada.

Artículo 110.- De la propiedad de los servicios de reservas

110.1 Las personas naturales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de Sistemas Computarizados de Reservas utilizados en el territorio peruano.

110.2 Es libre el intercambio de información necesaria para el debido funcionamiento de los Sistemas Computarizados de Reservas, efectuado a través de las fronteras de la República del Perú.

Artículo 111.- De la responsabilidad de las partes

Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas.

CONTRATOS DE SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Artículo 112.- Del plazo y precio

112.1 Los contratos originados por las actividades reguladas en el presente Título tienen una duración máxima de 2 (dos) años.

112.2 El precio de estos contratos no puede estar sujeto, en todo o en parte, a la identidad de los transportistas aéreos cuyos productos son vendidos por el proveedor del sistema.

Artículo 113.- De las causales de nulidad

Son nulas las cláusulas de los contratos de Sistemas Computarizados de Reservas cuando:

- a) Establezcan condiciones monopólicas, anticompetitivas o de exclusividad en la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas;
- b) Establezcan un trato discriminatorio, de cualquier naturaleza con respecto a servicios convenidos en contratos similares, o
- c) Obliguen al suscriptor a vender un producto de transporte aéreo ofrecido, directa o indirectamente, por el proveedor del sistema.

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

Artículo 138.- De la responsabilidad en el aeródromo público

El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves:

- a) Por los daños que sufren las aeronaves en caso de incumplimiento o de ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia o estacionamiento de las aeronaves;
- b) Por los daños que sufren las aeronaves por defectos o por el mal estado del aeródromo, de sus pistas o sus instalaciones, y
- c) Por los daños que sufran las aeronaves debido al incumplimiento o a la ejecución parcial, tardía o defectuosa de sus obligaciones o las de sus dependientes.

Artículo 139.- De la responsabilidad en el aeródromo privado

El explotador de un aeródromo privado es responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves en los términos previstos en el literal a) del artículo precedente; y en los literales b) y c) del mismo, únicamente cuando hubiese existido acuerdo o se haya autorizado la operación aérea, respectivamente.

RESPONSABILIDAD DEL ORGANISMO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Artículo 140.- Del ámbito de responsabilidad

140.1 Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por los actos de sus dependientes que causen daños a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de acuerdo con lo establecido en el presente Capítulo.

140.2 Los organismos de control de tránsito aéreo no son responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información dada por otro organismo similar o por la propia aeronave, siempre que prueben que han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas.

140.3 El daño proveniente de la culpa concurrente de la víctima, de los dependientes del organismo de control de tránsito aéreo y del transportista será de responsabilidad compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno de ellos.

Artículo 141.- De la presunción de culpa

141.1 Existe presunción de culpa del organismo de control del tránsito aéreo cuando, sin causa justificada, no se aportan los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados y agentes con los comandantes de las aeronaves u otros organismos de control del tránsito aéreo.

141.2 Los archivos y documentos en donde consten los mensajes intercambiados entre las partes, relativos al tránsito aéreo deben ser conservados por un plazo de 6 (seis) meses.

Artículo 142.- De la responsabilidad integral

142.1 La responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo por los daños que deben indemnizar es integral.

142.2 En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador.

142.3 Si se producen daños a terceros en la superficie, la responsabilidad es la prevista en los artículos 130o y 131o de la presente Ley.

Artículo 143.- Del inicio y término de la responsabilidad

La responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo comienza cuando toma o debió tomar la aeronave bajo su control y termina cuando transfiere el control de la aeronave a otro organismo de control de tránsito aéreo o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido.

RESPONSABILIDAD EN LA AVIACIÓN GENERAL

Artículo 144.- De la responsabilidad en la Aviación General

144.1 El que realice actividades de Aviación General es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones.

144.2 Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

144.3 Son aplicables a las actividades de la Aviación General las normas contenidas en el presente Título, en lo que sean pertinentes.

DISPOSICIÓN PROCESAL

Artículo 145.- Del proceso abreviado

Las acciones derivadas de los reclamos sobre indemnizaciones por la responsabilidad establecida en el presente Título se tramitan por las reglas del proceso abreviado contenidas en el Código Procesal Civil.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 164.- De la prescripción de acciones y cómputo del plazo

Prescriben a los 2 (dos) años las siguientes acciones:

a) La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportadas. El plazo se cuenta desde la llegada a su punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a su destino, desde la interrupción o cancelación del transporte o desde el día en que ocurrió el accidente o se declare la muerte presunta;

b) Las acciones de indemnización por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que tuvo o pudo tener conocimiento del hecho o de la identidad del responsable;

c) Las acciones de reparación por daños en casos de abordaje. El plazo se cuenta desde el día del hecho;

d) Las acciones para reclamar las indemnizaciones por daños a la tripulación a bordo de la aeronave. El plazo empieza a correr desde el día de ocurrido el accidente o desde el día en que se declare la muerte presunta;

e) Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última estipulación pactada o desde la utilización de los servicios y, a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte;

f) Las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que concluyeron estas operaciones;

g) Las acciones contra el explotador para el cobro de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a pagar conforme a la presente Ley. Si hubiese proceso judicial, el plazo corre desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial; si no lo hubiese, el plazo corre desde la fecha de pago;

h) Las acciones contra los organismos de control del tránsito aéreo. El plazo corre a partir del día del hecho,

i) Las acciones administrativas contra los infractores a la presente Ley y su reglamentación, el plazo empieza a correr desde el día del hecho.

NOVEDADES

L.N.A. DE GUATEMALA

NOVEDADES Y ESPECIALIDADES

- Facilitación art. 38
- Arrendamientos aeronáuticos art. 49 a 53.
- Fletamento art. 54 a 55.
- Intercambio art. 56.
- Arrendamientos o fletamentos extranjeros art. 57 a 58.
- Cooperación comercial y código compartido art. 83 a 86.
- Sistemas computarizados de reservas art. 87.
- Responsabilidad en la aviación general art. 109.
- Zona de tratamiento especial aeronáutico art.130 a 132
- Medio ambiente art. 133.

FACILITACION

ARTICULO 38. Comisión Nacional de Facilitación. La Dirección General de Aeronáutica Civil constituirá la Comisión Nacional de Facilitación, que será la encargada de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de Aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La reglamentación establecerá la integración, funciones y atribuciones de la Comisión.

CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

ARRENDAMIENTO

ARTICULO 49. Del arrendamiento de aeronaves. El contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específica mente aeronáutica. Este contrato debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTICULO 50. Cesión y subarrendamiento. No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.

ARTICULO 51. Arrendamiento con o sin tripulación. El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 62 de la presente ley.

En caso que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización,

ARTICULO 52. Obligaciones. El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia ya utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos ya devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo,

La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento.

ARTICULO 53. Inmovilización y restitución. Procede la Inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

La Inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

FLETAMENTO

ARTICULO 54. Definición. El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un periodo de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

ARTICULO 55. Obligaciones. El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad legal total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de abordo y en estado de aeronavegabilidad. Así mismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Definición. El contrato de Intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos.

ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa

autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

ARRENDAMIENTO O FLETAMIENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

ARTICULO 58. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

COOPERACION COMERCIAL Y CODIGO COMPARTIDO

ARTICULO 83. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

ARTICULO 84. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos Internacionales de designación e individualización.

ARTICULO 85. Formalidades. Los Acuerdos de cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitido y registrado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la ley. Los requisitos de aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

ARTICULO 86. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realice efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden Indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

ARTICULO 87. Definición. El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.
- b) Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

RESPONSABILIDAD EN LA AVIACION GENERAL

ARTICULO 109. Responsabilidad. El que realice actividades de aviación general es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones. Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

Son aplicables a las actividades de la aviación general, las normas contenidas en el presente título, en lo que le sean aplicables.

ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL AERONAUTICO

ARTICULO 130. Concepto. El ingreso de material aeronáutico a la zona de tratamiento especial aeronáutico no da lugar al nacimiento de obligación tributaria alguna, encontrándose no afecto al pago de derechos e impuestos aduaneros, en tanto permanezca bajo control aduanero. Esta zona está ubicada dentro de zona primaria de aeropuertos internacionales. En el supuesto que estos no estén en condiciones de otorgar las facilidades necesarias, pueden ser ubicadas en zonas consideradas primarias fuera de los límites del aeropuerto, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación sobre la materia.

ARTICULO 131. Beneficios. Gozan del beneficio de la referida zona, respecto de los bienes necesarios para sus operaciones, las personas individuales y jurídicas nacionales o extranjeras que realicen o exploten actividades de aviación comercial o general, del ámbito nacional o internacional y que cuenten con sus respectivos certificados de operación y explotación; las que presten servicios de atención en tierra a aeronaves, servicios de aprovisionamiento o estaciones reparadoras, que se encuentren debidamente autorizadas. Las personas que se acojan al presente régimen deben llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico.

ARTICULO 132. Control. La Dirección General de Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, coordinarán para

establecer las directivas y procedimientos necesarios y adoptar las medidas para la debida aplicad6n del presente r6gimen, controlando la recepci3n, Ingreso y salida del material aeron6utico y se1alando la documentaci3n correspondiente, debiendo considerar los requerimientos de las actividades y servicios a6reos.

MEDIO AMBIENTE

ARTICULO 133. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, as3 como las personas Individuales o jur3dicas que realicen actividades aeron6uticas y aeropuertos, deber6n observar las disposiciones que correspondan en materia de protecci3n al ambiente, particularmente con relaci3n a la homologaci3n de ruido y emisi3n de contaminantes, en atenci3n a lo dispuesto por disposiciones nacionales sobre la materia, el reglamento correspondiente y lo establecido por la Organizaci3n de Aviaci3n Civil Internacional.

NOVEDADES

L.N.A. DE VENEZUELA

NOVEDADES Y ESPECIALIDADES

- Exposición de motivos extensa
- De los derechos y deberes de los usuarios y operadores art. 11 a 14.
- Servicio público. Control y apoyo de la navegación aérea art. 37 a 42.
- De la coordinación entre poder público nacional y estatal en materia de aprovechamiento, conservación y mantenimiento de los aeropuertos de uso comercial art. 51 a 55.
- De los inspectores aeronáuticos y sus funciones art. 87 a 91.
- De los delitos art. 204-209

TIENE UNA EXTENSA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

DERECHOS DE LOS USUARIOS

Artículo 11. Todo ciudadano tiene derecho a:

Acceder en condiciones de igualdad a todos los servicios aeronáuticos y a recibir un servicio eficiente, de calidad e ininterrumpido, salvo las limitaciones derivadas de la capacidad de dichos servicios.

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

Obtener oportunamente el reintegro en dinero efectivo, de lo que hubiese pagado por servicios que no haya podido disfrutar, debido a causas imputables a la operadora de servicios aéreos o los saldos que resulten a su favor.

Recibir la compensación por la interrupción o tardanza injustificada de los servicios de transporte aéreo, de conformidad con lo que al efecto prevé este Decreto-Ley y las normas correspondientes que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil. En todo caso, el pasajero tendrá derecho, a costa del transportista, al pago de los gastos de alojamiento, alimentación, comunicaciones, traslados y cualquier otro que se origine como consecuencia directa de la falta de embarque oportuno. A tales efectos las personas afectadas podrán escoger, entre los mecanismos de compensación o reintegro que establezca dicho órgano, aquel que considere más conveniente y satisfactorio a sus intereses.

Que se atiendan a la brevedad y de manera eficaz todas sus solicitudes, quejas o reclamos derivados de la prestación del servicio y, de forma especial, exigir el cumplimiento por parte de los operadores de los parámetros de calidad mínima en la prestación de los servicios que serán establecidos por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Recibir en los casos de siniestros aéreos, la atención médica indispensable a la protección de su salud, y en caso de muerte, la atención para sus causahabientes y herederos durante el período inmediato siguiente al accidente, de conformidad con lo que al efecto sea establecido mediante reglamento, sin perjuicio de las acciones que puedan ejercer para hacer efectivas las indemnizaciones establecidas en este Decreto-Ley.

Participar en los procesos de consulta pública que adelante el Instituto Nacional de Aviación Civil, en la forma y condiciones que se establezcan.

Obtener en idioma castellano, la información relativa a las condiciones de transporte, así como cualquier información relativa al uso adecuado de los

equipos de seguridad y facilidades adicionales que estos servicios brinden, incluyendo la suministrada por los servicios de reserva computarizada.

Que se le proporcione adecuada y oportuna protección contra anomalías o abusos cometidos por los prestadores de servicios de transporte aéreo o por cualquier otra persona que contravenga los derechos establecidos en este Decreto-Ley.

Que se le ofrezcan servicios de Información exactos y gratuitos sobre las tarifas vigentes.

Que no se le retenga o recargue, según el raso, más del diez por ciento (10%) del valor de la tarifa que haya pagado, cuando no cancele la reserva del vuelo contratado con por lo menos cuarenta y ocho (48) horas de antelación.

Los demás que se deriven de la aplicación de esta u otras leyes y demás normas, en cuanto sean aplicables.

El Estado promoverá la existencia de organizaciones no gubernamentales de defensa de los derechos de los usuarios de servicios de transporte aéreo, las cuales procurarán coordinar su actuación con los órganos públicos competentes en materia de defensa y protección de los derechos de los ciudadanos.

DEBERES DE LOS USUARIOS

Artículo 17. Todo ciudadano en su condición de contratante de un servicio de transporte aéreo o usuario del mismo, según el caso, tendrá el deber de:

Pagar oportunamente los cargos por los servicios recibidos, de conformidad con los precios o tarifas correspondientes.

Mantener una conducta adecuada durante el uso de los servicios y equipos de transporte aéreo de conformidad con las normas de seguridad que a tal efecto dicten las empresas de transporte aéreo en coordinación con el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Informar al prestador del servicio cualquier interrupción, deficiencia o daño ocurrido en los equipos y sistemas, una vez que tenga conocimiento del hecho.

No alterar los equipos, sistemas o infraestructuras asociados a la prestación de los servicios de navegación aérea o al transporte aéreo.

Prestar toda la colaboración posible a los funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, cuando éstos se la requieran en el cumplimiento de sus funciones.

Informar al Instituto Nacional de Aviación Civil sobre hechos que puedan ir en contra de las previsiones de este Decreto-Ley.

Respetar las disposiciones legales, las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil y las condiciones generales de contratación de los servicios.

Acatar las disposiciones de seguridad emitidas por el Comandante de la Aeronave y de su tripulación.

DERECHOS DE LOS OPERADORES

Artículo 13. Los operadores habilitados para prestar los servicios de transporte aéreo, tienen los siguientes derechos:

Uso y protección de las instalaciones, equipos y sistemas empleados en la prestación de la actividad de servicio público que desempeñan, de conformidad con este Decreto-Ley, sus reglamentos y las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Solicitar y recibir información oportuna sobre planes, programas, reglamentos, Instructivos y demás disposiciones de carácter normativo dictados por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Participar en los procesos de consulta que adelante el Instituto Nacional de Aviación Civil, en la forma y condiciones que sean establecidas en las normas que al efecto se dicten.

Exigir las contraprestaciones que a su favor estipule el contrato de transporte.

Exigir del usuario el comportamiento adecuado abordo de las aeronaves y el respeto a las condiciones de transporte establecidas por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Exigir al usuario el respeto a las normas de seguridad y a las órdenes impartidas por el Comandante de la aeronave y su tripulación, durante el vuelo.

Los demás que se deriven de este Decreto-Ley y sus reglamentos.

DEBERES DE LOS OPERADORES

Artículo 14. Los operadores de servicios de transporte aéreo deberán:

Respetar y elevar los parámetros de calidad y seguridad mínimos, establecidos por el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Facilitar el acceso a los servicios que prestan a las personas discapacitadas, ancianas, en estado de gravidez, y en general a todas aquellas personas con necesidades especiales.

Cumplir con las obligaciones previstas en la habilitación administrativa.

Actuar bajo esquemas de competencia leal, de conformidad con la ley.

Publicar los precios o las tarifas de los servicios que prestan a los usuarios, por lo menos con cinco días continuos de antelación a su entrada en vigencia, en diarios de circulación nacional, así como notificarlo al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Cumplir las decisiones que de conformidad con este Decreto-Ley y sus reglamentos dicte el Ministerio de Infraestructura o el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Pagar oportunamente los tributos establecidos en este Decreto-Ley.

Contribuir a la formulación de los planes nacionales de transporte aéreo, en la forma que establezca el reglamento.

Colaborar con los procesos de integración en los vales participa la República.

Orientar sus actividades y procedimientos al cumplimiento de este Decreto-Ley, sus reglamentos y demás normas de desarrollo.

Cumplir con las obligaciones de asistencia, prestación de servicios, suministro y provisión de bienes y recursos, y con todas aquellas obligaciones que se establezcan en la normativa aplicable a los servicios de transporte aéreo.

Facilitar el acceso y brindar el apoyo necesario a los funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, para el cabal, oportuno y efectivo cumplimiento de sus funciones.

Las demás que se deriven de disposiciones legales y reglamentarias en cuanto sean aplicables.

SERVICIO PUBLICO DE CONTROL Y APOYO DE LA NAVEGACION AEREA

Servicio público de control y apoyo de la navegación aérea

Artículo 37. Se denomina servicio de control y apoyo a la navegación aérea los que forman el conjunto de operaciones que, realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, tienen por objeto mantener la seguridad y el orden de la navegación aérea, tales como el control del tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, ayudas a la navegación aérea, la información meteorológica, el balizamiento, los servicios de Bomberos Aeronáuticos, la búsqueda y salvamento, la información general aeronáutica y cualquier otro necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea que determine el Poder Ejecutivo Nacional.

Utilidad pública

Artículo 38. Se declaran de utilidad pública las Instalaciones y servicios de control y apoyo a la navegación aérea, así como la adquisición, instalación y operación de los mismos.

Obligatoriedad del uso de estos servicios

Artículo 39. El uso de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea es requisito de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, salvo en los rasos en que se permitan los vuelos visuales, de conformidad con las normas respectivas.

Bomberos Aeronáuticos

Artículo 40. Cada aeropuerto deberá brindar el servicio de Bomberos Aeronáuticos, a cuyos efectos deberá contar con su respectivo Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos, adscrito al Instituto Nacional de Aviación Civil. Estos Cuerpos de Bomberos tendrán entre otras atribuciones, las siguientes:

Realizar las actividades preventivas o de atención inmediata que sean inherentes a sus funciones, de conformidad con las normas aplicables que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Apoyar de inmediato todas las actividades de búsqueda y salvamento, al ser éstas requeridas por la autoridad competente.

Inspeccionar anualmente los aeropuertos, Depósitos Terminales y demás edificaciones o instalaciones aeroportuarias, elaborar un informe del estado de riesgo y seguridad y remitirlo al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Operadores de aeronaves militares

Artículo 41. Las operaciones de aeronaves militares en el espacio aéreo de la República, quedarán sujetas a las disposiciones de control y apoyo a la navegación aérea contenidas en el presente Decreto-Ley y sus Reglamentos, a excepción de las operaciones que realicen dentro de las áreas designadas por el Ejecutivo Nacional exclusivamente para ejercicios u operaciones militares.

La seguridad de las operaciones aéreas, impone la necesaria coordinación entre el Instituto Nacional de Aviación Civil y el Componente Aéreo de la Fuerza Armada Nacional, a fin de garantizar el mayor grado de eficiencia y seguridad a la navegación para todas las aeronaves que operen en los espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela. Mediante reglamento se determinarán los mecanismos que permitan la coordinación a la que se refiere el presente artículo.

Carácter obligatorio de las órdenes

Artículo 42. Las órdenes o Instrucciones que en el ámbito de sus funciones impartan los funcionarios de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea o el personal de los concesionarios de dichos servicios, según el caso, tendrán carácter obligatorio para sus destinatarios, y frente a ellas podrá

Interponerse recurso administrativo por ante el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil.

DE LA COORDINACION ENTRE EL PODER PUBLICO NACIONAL Y ESTADAL EN MATERIA DE APROVECHAMIENTO, CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DE USO COMERCIAL

Conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos de uso comercial

Artículo 51. La conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos de uso comercial corresponde a los Estados y se hará de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley, sus reglamentos y en los convenios de coordinación que a tal efecto se suscriban entre los Estados por órgano del Gobernador y el Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de Infraestructura y el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Se entiende por aeropuerto de uso comercial, todos los aeropuertos públicos, de uso público, de función comercial e interés general.

Competencia de los servicios de control y apoyo a la navegación aérea

Artículo 52. El Instituto Nacional de Aviación Civil es el órgano competente para prestar el servicio público de control y apoyo a la navegación aérea, quien lo hará directamente o mediante concesión, correspondiéndole la conservación, administración y aprovechamiento de tal servicio.

Convenios de Coordinación

Artículo 53. A los fines de hacer efectiva la coordinación entre los Estados y el Ejecutivo Nacional, se suscribirán los Convenios de Coordinación a los que refiere el presente capítulo, los cuales contendrán:

La delimitación de funciones y obligaciones que correspondiere a la República, al Instituto Nacional de Aviación Civil y al Estado correspondiente.

Las normas que definan los mecanismos de supervisión técnica, Inspección, asesoría y administración de la gestión aeroportuaria.

Los aspectos referidos a los servicios nacionales, tales como: policía, aduana, control y apoyo a la navegación aérea, de conformidad con la categoría y necesidades del aeropuerto de que se trate.

La metodología de inversión conjunta en materia de conservación de los aeropuertos de uso comercial.

Los mecanismos de participación de la sociedad civil organizada en la promoción de las actividades culturales y económicas que se, desarrollan alrededor de los aeropuertos.

Cualesquiera otros aspectos necesarios para la adecuada coordinación entre el Poder Público Nacional y los Estados.

Cumplimiento a la obligación de conservación

Artículo 54. Los Estados darán cumplimiento a la obligación de conservar sus aeropuertos o velarán que sus concesionarios lo hagan, dentro de los parámetros y en los términos y condiciones que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil, de conformidad con este Decreto-Ley, los reglamentos y las normas técnicas que dicte. A tales fines los Estados deberán:

Someter oportunamente a evaluación los programas y proyectos para el mantenimiento, ampliación modernización de la Infraestructura aeroportuaria existente.

Facilitar a los funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil la supervisión del mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, a los efectos de constatar que la misma se realiza de acuerdo con las Normas Técnicas de Mantenimiento de Instalaciones Aeroportuarias que al efecto se dicten.

Ingresos

Artículo 55. Los entes públicos encargados de la conservación, administración y aprovechamiento *de los aeropuertos de uso comercial, tendrán derecho a percibir:

Los ingresos derivados de la operación comercial del aeropuerto, tales como concesiones de uso, publicidad, arrendamientos de' áreas cubiertas o descubiertas, servicios aeroportuarios a aeronaves, entre otros, siempre que tales actividades no interfieran o sean incompatibles, con la actividad aeronáutica y aeroportuaria y se realicen de conformidad con las normas técnicas y de seguridad que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.

Las tasas que le correspondan percibir de conformidad con esta Decreto-Ley.

DE LOS INSPECTORES AERONAUTICOS Y SUS FUNCIONES

Funciones Inspectoras del Instituto Nacional de Aviación Civil

Artículo 87. Al Instituto Nacional de Aviación Civil le compete la inspección de toda la actividad aeronáutica civil en el país, de conformidad con este Decreto-Ley, sus reglamentos y las normas técnicas que dicte.

Ambito de las inspecciones

Artículo 88. Las funciones de inspección se ejecutarán sobre el personal técnico aeronáutico, las aeronaves, el material de vuelo, las empresas explotadoras de servicios de transporte aéreo y demás servicios comerciales de la aviación, la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, los servicios de control y apoyo a la navegación aérea, los talleres aeronáuticos, los centros de adiestramiento aeronáutico, las unidades médicas aeronáuticas, los aeroclubes, las actividades relacionadas con la aviación deportiva y, en general, todas aquellas actividades, organizaciones e instalaciones vinculados a la aviación civil así como cualquier otra actividad que se realice en el espacio aéreo de la República.

Inspección de aeronaves

Artículo 89. Las aeronaves de matrícula nacionales o extranjeras están sujetas a inspección por parte del Instituto Nacional de Aviación Civil a fin de verificar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

Atribuciones

Artículo 90. Los inspectores de seguridad aeronáutica serán designados por el Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil y tendrán las siguientes atribuciones:

Ejercer la supervisión y vigilancia de todas las actividades aeronáuticas;
Realizar las Inspecciones o fiscalización sobre los elementos señalados en el artículo 90 de éste Decreto-Ley.
Prohibir el despegue o cualquier otra actividad de una aeronave civil que infrinja las disposiciones sobre seguridad y navegación aérea.
Ordenar la corrección o reparación de las anomalías que hubiesen detectado, cuando ellas atenten contra la seguridad operacional.
Vigilar el cumplimiento de las normas técnicas sobre seguridad operacional que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil.
Recomendar al Presidente del Instituto Nacional de Aviación Civil la apertura de procedimientos sancionatorios cuando, en cumplimiento de sus funciones, tenga la convicción de la existencia de hechos que pudieran comprometer la seguridad operacional.
Las otras funciones y atribuciones que se deriven del presente Decreto-Ley, sus reglamentos y de normas técnicas que rijan sus funciones.
El Instituto Nacional de Aviación Civil establecerá los requisitos y condiciones que deberán cumplir las personas a ser designadas como inspectores de seguridad aeronáutica.

Acceso Inmediato

Artículo 91. Los inspectores de seguridad aeronáutica tendrán acceso inmediato a los sitios que sea necesario en el ejercicio de sus atribuciones, según las circunstancias del caso.

DE LOS DELITOS

Delitos aeronáuticos

Artículo 204. Será sancionado con prisión de uno (1) a tres (3) años, quien:

De forma clandestina sobrevuele zonas de vuelo prohibido, declaradas como tal de conformidad con lo establecido en este Decreto-Ley.

Clandestina o maliciosamente ingrese o salga del territorio de la República Bolivariana de Venezuela por lugares distintos de los establecidos de conformidad con este Decreto-Ley.

Cuando las conductas previstas en este Artículo se realicen con la finalidad de atentarse contra la seguridad y defensa de la Nación, se aplicarán las penas que al efecto prevean las normas legales correspondientes.

Delitos de peligro

Artículo 205. Será sancionado con prisión de dos (2) a seis (6) años, quien:

Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.

Intencionalmente destruya, dañe o perturbe el funcionamiento de las instalaciones o equipos de los aeródromos, o de los servicios de la navegación aérea, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo o de las que se encuentren en servicio.

Intencionalmente destruya o dañe una aeronave que no esté en servicio y esté situada en un aeródromo o sus adyacencias, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo o de las que se encuentren en servicio.

Comunique, a sabiendas de tal condición, informes falsos a las autoridades públicas o tripulación de una aeronave, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Contraviniendo las normas de seguridad operacional, coloque o haga colocar en una aeronave en vuelo o en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

Se niegue Injustificadamente a participar o prestar colaboración en labores de búsqueda y rescate, cuando ello le haya sido requerido por las autoridades.

Remueva o altere la aeronave accidentada, parte de ella o despojos derivados de un accidente aeronáutico, sin la debida autorización de las autoridades competentes, a menos que tales actividades las realice en razón de protección a la vida humana o a la propiedad.

Intencionalmente impida u obstaculice las labores de las autoridades competentes en situaciones de búsqueda y rescate de aeronaves, o de investigación de accidentes o Incidentes aeronáuticos.

Delitos de daño

Artículo 206. Será sancionado con prisión de cuatro (4) a ocho (8) años, quien:

Desde el aire, tierra o mar y por cualquier medio provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amarizaje de una aeronave, con el propósito de interferirla o apoderarse ilícitamente de ella o de atentar contra las personas o cosas que se encuentren a bordo.

Por cualquier medio destruya una aeronave en vuelo o en servicio, o le cause daños que la Incapaciten para el vuelo.

En los supuestos previstos en el Artículo anterior, se produzca la destrucción o daños a aeronaves en vuelo o en servicio.

Del apoderamiento de aeronaves

Artículo 207. El delito de apoderamiento de aeronaves se regirá por las disposiciones establecidas en el Código Penal.

Situaciones agravantes subjetivas

Artículo 208. Se sancionará con prisión de ocho (8) a dieciséis (16) años los supuestos contemplados en los artículos precedentes de este Título, cuando sean cometidos:

Por algún miembro de la tripulación de abordaje de aeronaves en vuelo o en servicio, o que sin estar a bordo de una aeronave, tenga la correspondiente licencia o autorización para serlo, según el caso.

Por funcionarios o empleados al servicio de los sistemas de apoyo a la navegación aérea, por inspectores aeronáuticos u otros funcionarios del Instituto Nacional de Aviación Civil, así como los que estén al servicio de concesionarias de dicho Instituto.

Por funcionarios o empleados de los entes que tengan a su cargo la conservación, aprovechamiento o mantenimiento de aeropuertos comerciales de uso público, o de sus concesionarios, si fuere el caso.

Por funcionarios o empleados del Ministerio de Infraestructura pertenecientes a las dependencias encargadas de la investigación de incidentes y accidentes de aviación civil.

Situaciones agravantes objetivas

Artículo 209. Se sancionará con prisión de dieciséis (16) a veinticuatro (24) años los supuestos contemplados en los artículos precedentes de este Título, cuando sean cometidos:

Sobre aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros o que dichas conductas involucren a éstas.

Para o con ocasión del transporte ilegal de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o enervantes, o para el transporte ilegal de materias primas para producidas.

Para o con ocasión del transporte ilegal de armas o explosivos.

Para o con ocasión del transporte ilegal de personas o cosas.

Cuando ocasionen la muerte de personas a bordo de aeronaves en vuelo o en tierra.

NOVEDADES

L.N.A. DE PARAGUAY

NOVEDADES Y ESPECIALIDADES

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| - Facilitación | art. 82 a 83. |
| - El explotador | art. 111 y 112. |
| - Sistema computarizado de reservas | art. 181 a 187 |
| - Locación de aeronaves | art. 255 a 264. |
| - Fletamento | art. 265 a 271 |
| - Intercambio | art. 272 a 276. |
| - Hechos punibles | art. 322 a 327. |
| - Prescripción | art. 328 a 333. |

FACILITACION

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

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

DEL EXPLOTADOR

Artículo 111.- A los efectos de este código, se denomina explotador de la aeronave a la persona que la opera legalmente por cuenta propia, aun cuando lo haga sin fines de lucro.

Artículo 112.- El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido esa condición por contrato debidamente inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional.

La inscripción del contrato mencionado en el párrafo anterior libera al propietario desde ese momento de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivamente de la otra parte contratante. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daño que se produjese por causa de la aeronave.

SISTEMA COMPUTARIZADO DE RESERVAS

Artículo 181.- Los sistemas computarizados de reservas son aquellos que ofrecen información sobre horarios, itinerarios, disponibilidad de asientos o de capacidad de carga, tarifas y servicios vinculados al transporte aéreo.

Estos sistemas permiten hacer reservas de toda clase de servicios aéreos y otros servicios vinculados, así como emitir los documentos respectivos.

Artículo 182.- Los sistemas computarizados de reservas, habilitados para uso de las compañías aéreas en la venta de sus servicios y conexos, deberán observar objetividad, imparcialidad, no ser discriminatorias, ni favorecer a

determinada línea aérea en perjuicio de las demás, cuya información se diese en el sistema.

Artículo 183.- El daño proveniente de la revelación de datos anotados en los sistemas computarizados de reserva, así como de la provisión de datos falsos o maliciosamente proveídos, dará lugar a indemnización para el usuario, porteador aéreo o agencia de viajes perjudicados, debiendo probarse el daño sufrido por cualquier medio.

Artículo 184.- Los contratos de servicios computarizados de reservas no tendrán una duración mayor de dos años y todo plazo superior se entenderá reducido al plazo previsto en este código.

Artículo 185.- Toda emisión de boletos, pases de abordaje y documentación de transporte realizada por sistemas computarizados de reserva, tendrán la misma validez que otros métodos utilizados anteriormente o de vigencia concomitante.

Artículo 186.- Los sistemas computarizados de reservas estarán en coordinación y concordancia con los principios y normas sustentados por la política de telecomunicaciones de la República del Paraguay.

La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará las disposiciones de aplicación a todas las terminales de los Sistemas Computarizados de Reservas u otros medios de acceso a éstos en el territorio paraguayo, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente utilizada, incluyendo la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo a través de dichos sistemas.

Artículo 187.- La utilización de los sistemas computarizados de reserva en territorio paraguayo se hará teniendo en cuenta los principios de imparcialidad, transparencia y no-discriminación por cualquiera de las partes en ella involucradas, tutelando el carácter confidencial de los datos que en ellos sean registrados.

DEL FLETAMENTO

Artículo 265.- El fletamento es un contrato por el que una de las partes, llamada fletante, se obliga a poner a disposición de la otra, llamada fletador, por un precio determinado, la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes preestablecidos, o durante un período de tiempo determinado, reservándose el fletante, la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. Por este contrato, el fletante no transfiere su calidad de explotador.

Artículo 266.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito, pudiendo ser formalizado por instrumento público o privado. Su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional será opcional, conforme al interés de cualquiera de las partes.

Artículo 267.- Si el contrato de fletamento fuera por tiempo determinado, cuando su período de ejecución exceda el término pactado por hecho imputable

al fletador, éste estará obligado a pagar al fletante un sobreprecio proporcional al precio y tiempo convenidos, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan.

Artículo 268.- Son obligaciones del fletante:

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

Artículo 269.- Son obligaciones del fletador:

- a) utilizar la aeronave de conformidad al tiempo o capacidad convenida y según las condiciones del contrato; y,
- b) pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenido.

Artículo 270.- En el fletamento parcial, el fletador no podrá ceder el contrato sin autorización escrita del fletante. En el fletamento total, si no existiese prohibición en el contrato, el fletador podrá subfletar toda o parte de la capacidad útil de la aeronave, manteniendo su responsabilidad frente al fletante, de conformidad con lo estipulado en el contrato respectivo.

Artículo 271.- El fletante y el fletador son solidariamente responsables ante el cargador, expedidor, remitente y los pasajeros.

DEL INTERCAMBIO

Artículo 272.- El intercambio de aeronaves es un contrato en virtud del cual dos o más explotadores convienen cederse recíprocamente la utilización de sus aeronaves, por un plazo determinado, con o sin tripulación.

Artículo 273.- Los contratos de intercambio se formalizarán por escrito e inscribirán en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 274.- Serán aplicables las normas de la locación, cuando se convenga la transferencia recíproca de la tenencia de las aeronaves, con o sin tripulación, y las del fletamento, en caso de que no se transfiera la tenencia.

Artículo 275.- Cuando una aeronave matriculada en la República del Paraguay sea explotada en otro Estado mediante un contrato de locación o fletamento de aeronaves, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá transferirle por el tiempo de la locación o fletamento a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según lo previsto en los acuerdos suscritos o las regulaciones aeronáuticas pertinentes. El Estado Paraguayo quedará exonerado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones que fueron transferidas temporalmente.

Artículo 276.- La transferencia producirá efectos con respecto a otros Estados, cuando el acuerdo mencionado en el artículo anterior se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se haya hecho público con arreglo al Artículo 81 del Convenio sobre Aviación Civil de Chicago de 1944, o cuando uno de los dos Estados partes en dicho acuerdo haya notificado la existencia y alcance del mismo a los demás Estados.

DE LOS HECHOS PUNIBLES

Artículo 322.- Respecto de los hechos punibles, serán aplicables las disposiciones del Título III, Capítulo III del Código Penal.

Artículo 323.- La Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de las facultades de otras autoridades competentes, mediando indicios de hechos punibles, podrá detener la aeronave involucrada, quedando bajo su guarda y custodia a disposición de la justicia, siendo por cuenta del propietario, explotador o del culpable del ilícito investigado, los gastos que generen la detención o custodia. Igualmente, podrá retener la aeronave cuando el explotador, operador, personal de vuelo o de tierra, impidiere u obstaculizase la inspección o fiscalización, esté dicha aeronave en vuelo o estacionada.

Artículo 324.- Tratándose de una aeronave de transporte aéreo involucrada en un acto ilícito, si fuera necesaria la detención de miembros de la tripulación, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá tomar las providencias necesarias a los efectos de posibilitar la continuación del vuelo lo antes posible.

Artículo 325.- A todos los efectos de la extradición, este código no considera delito político la captura ilícita, interferencia o interceptación de aeronaves, el secuestro y toma de rehenes, la destrucción total o parcial de aeronaves, la utilización de bombas o armas con peligro para los pasajeros, el personal aeronáutico, la aeronave, la infraestructura aeronáutica o la carga.

Artículo 326.- Las aeronaves involucradas en los hechos punibles previstos en este Código, podrán ser objeto de comiso, en los términos del Código Penal.

Artículo 327.- Para los casos de comisión de faltas en este Código, la autoridad aeronáutica abrirá sumario para aplicar la pena de multa prevista en este código, según la gravedad del caso.

DE LA PRESCRIPCION

Artículo 328.- Prescribirán al año:

- a) las acciones de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término correrá desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debió haber llegado, desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento;

- b) las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El término de la prescripción correrá desde el día del hecho; sin embargo, si la persona que sufrió los daños demostrara que transcurrió el término de la prescripción sin haber tenido conocimiento de los daños o de la identidad del responsable, la prescripción comenzará desde el día en que tuvo ese conocimiento, pero no excederá en ningún caso de los tres años a partir del día en que ocurrió el hecho;
- c) las acciones por daños emergentes en caso de abordaje, a partir de la fecha de ocurrido el hecho;
- d) las acciones para cobrar créditos provenientes de contratos sobre utilización de aeronaves, a contar de la fecha de vencimiento de la obligación;
- e) las acciones de repetición entre portadores, por los montos pagados por abordaje, o entre explotadores obligados a pagar sumas en caso de solidaridad o culpa concurrente, a partir de la fecha en que se efectuó el pago;
- f) las acciones para cobrar créditos de una compañía aérea contra otra, resultantes de compensaciones de pasajes o servicios interlineales, a partir de la fecha en que se vuelvan exigibles;
- g) las acciones por daños causados por organismos de la Autoridad Aeronáutica Civil o de la administración pública, a contar de la fecha del hecho;
- h) las acciones del asegurado contra el asegurador, contado el plazo desde el día de ocurrido el siniestro asegurado; e,
- i) las acciones contra el constructor de aeronaves o productos aeronáuticos, contados de la fecha de ocurrido el daño resarcible.

Artículo 329.- Prescribirán a los dos años:

- a) las acciones de indemnización por daños causados a los tripulantes. El término se computará desde la llegada al punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a destino o desde el día de detención del transporte;
- b) las acciones de indemnización y remuneración debidas a casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término correrá desde el día en que se iniciaron las operaciones; y,
- c) las acciones de indemnización en los casos de responsabilidad contractual o extracontractual, cuyo término no esté expresamente previsto en este código.

Artículo 330.- Si el interesado probase que no tuvo conocimiento del daño y perjuicio, o de la persona responsable de los mismos, el plazo de prescripción correrá desde el día en que hubiese tenido conocimiento, pero en todos los casos la acción se extinguirá a los tres años de ocurrido el hecho.

Artículo 331.- La prescripción de las sanciones que se prevén en este código y su reglamentación, se verificará a los cuatro años de producido el hecho, o de la notificación de la sanción, salvo las disposiciones particulares en contrario previstas en este código, o supletoriamente en el Código Civil Paraguayo y otras leyes vigentes.

Artículo 332.- Las resoluciones condenatorias o de imposición de multas, de la Autoridad Aeronáutica Civil, prescriben a los dos años, a contar de la fecha en que la resolución quedó firme.

Artículo 333.- Para las cuestiones no previstas en este capítulo regirán las disposiciones del Código Civil Paraguayo o el Código Penal sobre hechos punibles, que sean aplicables a la materia.