



DERECHO AERONAUTICO

1. DERECHO AERONAUTICO. ORIGEN Y FORMACION:

Las primeras incursiones de carácter científico, dirigidas a posibilitar el vuelo humano, se deben al genio Leonardo Da Vinci, quien, a través de su Código del vuelo de las aves, esboza el diseño teórico de una máquina voladora, que puede trabajar, según las leyes de la mecánica, proclamando con énfasis que tal artefacto alzara su vuelo desde la cima de la colina, llegando al mundo de su fama, al universo de estupefacción y dando gloria eterna al lugar que lo vio nacer. Se considera que la navegación aérea presentó desde sus orígenes problemas jurídicos en razón a la novedad del hecho técnico que lo hizo posible.

Tras el invento de los hermanos Montgolfier el 5 de Junio de 1783, pocos meses después, el 21 de Noviembre, se realizaba en París, el primer viaje aéreo, por Pilatre de Dossier y el Marqués de Arlandes, y el 7 de Enero de 1785, Planchar y el Doctor Jefferies, atravesaría en globo el paso de Calais. La curiosidad y los alicientes de aventuras que ofrecía el invento, hicieron que el número de candidatos a volar se incrementara inmediatamente.

Esto obligó a las autoridades de policía de París y más tarde a los de Milán, dictar ordenanzas como la de 1819 prohibiendo las ascensiones en globo, mediante el cual el Prefecto de Policía de París prohibía el uso de globos inflados con aire caliente, al mismo tiempo que exigía la obligación de llevar paracaídas, en los que llevaban personal a bordo. En todo caso quedaba prohibida toda clase de experiencias aerostáticas, hasta que no hubieran recogido las cosechas.

Estas normas son las que se podría considerar las primeras disposiciones específicas dictadas para la navegación aérea. El descubrimiento del principio de ladeamiento de las alas y las pruebas de aeronaves con motor, que tuvieron lugar a fines del antepasado siglo, permitirían que en la primera década del pasado siglo, los hermanos Wigth, iniciaran la era propiamente aeronáutica, y propiciarían en consecuencia el nacimiento del Derecho Aeronáutico.

El derecho Aeronáutico es todavía nueva pero su evolución es sumamente rápida, por ser directamente proporcional al hecho técnico de la aviación.

El primer curso regular de Derecho Aéreo que se conoce fue el realizada en París en 1910. El origen de la enseñanza universitaria del Derecho Aeronáutico fue el curso dictado por Antonio Ambrosini entre 1919 y 1920 en la Universidad de Palermo (Italia). En 1956, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), recomendó, en 1956 a sus estados miembros la enseñanza especializada de la materia.

El Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, fundado en 1964 y con sede en Madrid (España), ofrece regularmente cursos en la rama de la aviación comercial

1.1 CONCEPTO:

S/Videla Escalada: Conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.

S/Ambrosini: Es la rama del derecho que estudia las relaciones nacidas de la navegación aérea y que fija su reglamentación jurídica.

S/Wischer: Conjunto de reglas que rigen el medio aéreo y su utilización

S/Rafael Gay de Montella: Conjunto de normas del derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de ese sistema.

2 CARACTERES:

1. **La Internacionalidad:** Es el medio de transporte de carácter internacional por excelencia, debido a la rapidez de la comunicación por aire y la naturaleza misma del espacio atmosférico, presupone la supresión de las fronteras y hace necesaria la existencia de una legislación internacional.

2. **El Dinamismo:** La ciencia jurídica se adapta a las necesidades humanas que constituye su objeto. La aviación ha experimentado un progreso extraordinario desde 1919 a nuestros días, donde varía a un ritmo vertiginoso, no sólo en lo técnico sino también en lo social.

3. **El Reglamentarismo:** Viene de una necesidad de adaptación, previamente a las exigencias de la técnica, que imponen su movilidad y al mismo tiempo exigen multiplicación de los preceptos positivos.

4. **La Integridad:** Contiene materia de Derecho Público y Privado, Interno e Internacional, de manera tal que cualquier sistema que adopte como base para una clasificación, aparece siempre como un doble juego de relaciones, que requiere particular prevención.

5. **La Autonomía:** El derecho aeronáutico es autónomo, pues cuenta con principios generales propios y con leyes especiales en la mayoría de los países. La materia cuenta con autonomía legislativa, didáctica, científica y administrativa.

6. **Legislativa:** Derecho de legislar en cada Estado

7. **Didáctica:** Tendencia a enseñar la materia

8. **Científica:** Es por la necesidad, por la especialidad y el llamado empírico de comparar.

9. **La Uniformidad:** Las legislaciones nacionales dan soluciones normativas similares ante situaciones análogas derivadas de la aviación.

10. **La Politicidad:** Existen desacuerdos. Ambrosini afirma que prevalecen a menudo elementos de estructura política, sobre criterios



puramente jurídicos. Federico Videla Escalada, afirma que a la politicidad no puede constituir unas características definitorias pues está subordinado a las razones políticas de los Estados. Cooper, explica su sentido, alcance y elementos en el Derecho de volar (1946). Que da origen a la política aérea de los Estados, que es el camino a seguir en cuanto a los problemas de la aviación y acuerdo a los fines del Estado.

2. DERECHO AERONAUTICO. FUENTES DEL Do AERONAUTICO. FUENTES PRINCIPALES Y SUPLETORIAS

En la mayoría de los países, la actividad del Derecho Aeronáutico se ha codificado. En nuestro país, el Código Aeronáutico Paraguayo fue promulgado por Ley 1860/02 y consta de 347 artículos. **Fuente Principal o Integrativa:** Está formada por La Ley que es la principal fuente jurídica de toda rama del derecho, pues ella tiene aplicación obligatoria y general, y los Convenios Internacionales. **Fuentes Supletorias:** Formada por leyes análogas, los Principios Generales del Derecho, La Costumbre, La Jurisprudencia y La Doctrina. **La Doctrina:** Es una cualidad particular, no tiene fuerza creadora directa, pero reviste importancia fundamental por cuanto inspira a todas las otras, particularmente intensa en los trabajos de numerosos autores y publicaciones especializadas. **La Jurisprudencia:** Esta importante fuente del derecho ha dirigido el pensamiento de los jueces y de los juristas e investigadores durante muchos años, influyendo decididamente en la preparación de leyes internas y de las Convenciones Internacionales.

3. EL ESPACIO AEREO. CONCEPTO

Es el ambiente que tiene contacto con la tierra firme, y el mar rodeando a nuestro planeta en toda su extensión. Es la atmósfera que se extiende sobre la superficie terrestre y las aguas del planeta.

En virtud del Tratado del Espacio de 1967, el espacio aéreo es declarado sujeto a la soberanía de los Estados subyacentes, mientras que el espacio ultraterrestre fue declarado "res communis humanitatis" (patrimonio común de la humanidad)

3.1 DESARROLLA S/ LAS TEORIAS S/ LA CONDICION JURIDICA DEL ESPACIO AEREO.

Condición Jurídica. El hecho de que el espacio aéreo integre el territorio de los Estados y que su utilización lleve consigo un determinado poder sobre la superficie, por el mero hecho de encontrarse sobre la misma, ha sido la causa desde la aparición de la aeronave, de apasionadas polémicas doctrinales sobre la posibilidad del aprovechamiento de dicho espacio, sin el consentimiento del dueño del terreno subyacente, o sin el permiso del Estado sobrevolado.

En tiempo de paz, la aviación contribuye a acercar a las naciones y estrechar sus vínculos comerciales, pero en tiempos de guerra se convierte en un terrible instrumento de destrucción y de muerte. Los dos grandes intereses que aparecen opuestos corresponden a los usos pacíficos y militares de la aeronáutica. Los Estados han facilitado la navegación aérea, pero el temor fundado a las consecuencias que podrían provenir de tal desarrollo los ha obligado a adoptar ciertas restricciones.

Teorías Sobre la Condición Jurídica del Espacio Aéreo.

Teoría de la Libertad: Parte de la base que el espacio aéreo no es susceptible de ningún derecho de propiedad ni de soberanía, por considerarse como análogo al aire. Es una teoría fue resumida en 1901 por el jurista francés Paúl Fauchille de la siguiente manera: "El aire es libre. Los Estados no tienen sobre él en tiempos de paz y en tiempos de guerra, más que los derechos necesarios para su conservación. Esos derechos son relativos a la represión del espionaje, a la policía sanitaria y a las necesidades de la defensa". Sus principales exponentes

fueron Blustchli, Nys, Stephan y Pradie-Podere.

Teoría de la Soberanía: Sostiene que el Estado tiene en el espacio atmosférico por encima de su territorio el mismo derecho de propiedad soberana que el que le corresponde respecto a sus dominios terrestres. En virtud de tal derecho, le compete la regulación del uso del espacio atmosférico por encima de su territorio, respetando las necesidades del tráfico aéreo internacional y de la seguridad nacional, tomando las medidas necesarias en lo militar, aduanero, ecológico, sanitario, policial, e inmigratorio, para salvaguarda de las personas y los bienes de sus habitantes. Sus principales exponentes fueron Von Lizst, Anzilotti, Von Ullman y Balwin. "la limitación absoluta y cosmográfica, pues sería una proyección geométrica de la soberanía espacial, que al acompañar a la tierra en su rotación se enseñorearía, transitoriamente, de los cuerpos celestes que se encuentran en su paso". El Código Aeronáutico de nuestro país se adhiere a ésta teoría, estableciendo en su Art. 1 Ley 1860/02 "La República del Paraguay tiene soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio que incluye las aguas jurisdiccionales"

El Convenio de París de 1919 expresa en su **Art. 1** "Que las altas partes contratantes reconocen que toda potencia tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio" El Convenio vigente de Chicago de 1944 expresa en su **Art. 1°** "Que los Estados contratantes reconocen que cada estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio".

Art. 2° "Para los fines de ésta Convención se considerarán como territorio de un estado. La extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella y que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección a mandato de dicho Estado".

Teoría de Zonas: Se reconoce la libertad completa del espacio aéreo a partir de una altura determinada (300 a 10.000 metros), mientras que en la parte inferior a dicho límite rige la soberanía del estado subyacente, o solamente el ejercicio de ciertos derechos de protección y conservación. Los partidarios de ésta teoría pretenden aplicar al espacio aéreo principios similares a las que determinan la condición jurídica de los espacios marítimos, dividiéndolos en mar territorial y alta mar. Para impugnar estos fundamentos, se objeta que el espacio aéreo y el marítimo no pueden ser asimilados por ser de una naturaleza esencialmente diferente: puede concebirse un país sin mar territorial, pero nunca sin espacio aéreo.

En lo que se refiere a la fijación de un límite de altura, lejos de solucionar los problemas de circulación de aeronaves, crearía constantes dificultades por la imposibilidad práctica de determinar exactamente las zonas recomendadas. Además el estado subyacente no podría aplicar efectivamente leyes y reglamentos necesarios para proteger sus intereses, como consecuencia de la falta de un elemento de control permanente en el espacio aéreo para la fiscalización de la zona respectiva.

4. AERONAVES

Concepto.

S/Convenio Internacional de Navegación Aérea de París. 1919. "Todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire"

S/Convención de Chicago. 1944. "Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacción del aire que no sean reacciones del mismo contra la superficie de la tierra"

S/Convenio de Ginebra. 1948. "La expresión aeronave comprende la cédula, los motores, hélices, aparatos de radio y todas las piezas destinadas al servicio de la aeronave que estén unidas a ella o parezcan temporalmente separadas".

S/Código Aeronáutico Art. 5° "Cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas o cosas"

Clasificación Técnica.



I. Aeronaves más ligeras que el aire: Son los que se mantienen en el aire en virtud de su fuerza ascensional, como el globo (sin motor propulsor) o el dirigible (dotado de uno o más motores propulsores)

II. Aeronaves más pesadas que el aire: Las que se sostienen en el aire principalmente por fuerzas aerodinámicas, ya sea sin motor propulsor, como el planeador, o con motor como el aeroplano, giroplano y helicóptero (los dos últimos con rotores que giran sobre ejes verticales)

III. Fin Técnico-Mecánico de la máquina: Pueden ser a propulsión, forma de elevación, números de motores, cargas, pasajeros, tamaño del avión, con piloto, sin piloto, etc.

Clasificación Jurídica.

La clasificación jurídica se basa en la naturaleza de la aeronave. La clasificación más importante fue la que hizo la Convención de París de 1919 y la de Chicago de 1944, al dividir las aeronaves en civiles y del Estado. El Código Aeronáutico Paraguayo en su Art. 9° clasifica a las aeronaves en públicas y privadas.

Art. 9° Ley 1860/02. "Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al uso oficial del poder público, como los militares, de aduana y de policía. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado". Las aeronaves civiles son todas aquellas de uso comercial para el transporte de personas y cosas, con o sin itinerario fijo y las utilizadas para fines científicos, deportivos, para fumigación de plantaciones, como medio de transporte privado.

Naturaleza Jurídica de Aeronave. Como las cosas muebles son aquellas cosas que carecen de situación fija y pueden ser desplazadas de un lado a otro sin detrimento de su naturaleza, no cabe duda de que las aeronaves pertenecen a esta categoría. Pero su construcción y utilización se hallan sometidas a normas especiales de Derecho Público, la autorización para volar está supeditada a la previa inspección y conformidad de los organismos técnicos oficiales, que deben decidir sobre sus condiciones de navegabilidad y seguridad. Además la aeronave debe tener una nacionalidad para su reconocimiento en el orden internacional.

Individualización de la Aeronave. Desde los inicios de la aviación se ha puesto de manifiesto la importancia e incluso la necesidad de individualizar las aeronaves. La circulación de éstas afecta a la seguridad de los Estados sobrevolados, incide en el control fiscal, la seguridad de las personas y sus bienes, el cumplimiento de las leyes sanitarias y migratorias, entre otros. Por todos éstos motivos, es de interés fundamental que toda aeronave sea individualizada, atribuyéndole una nacionalidad, matrícula y certificado de aeronavegabilidad

Importancia:

- Como Medio de Comunicación: No existe más un punto geográfico en la tierra, que no esté comunicado por la misma.
- Como Arma de Guerra: En defensa de la soberanía de los Estados.
- Como Medio de Trabajo: Por la cantidad de personas que están involucradas en todo el mundo en ésta actividad.
- Como Factor Económico: Por el desarrollo de fuentes laborales, importación y exportación, como empresa estatal y como empresa privada o mixta.

Art. 21° Ley 1860/02. "Las aeronaves son bienes muebles registrables con las excepciones previstas en éste código". De las consideraciones mencionadas es posible afirmar que las aeronaves son bienes muebles de naturaleza especial o de circulación jurídica restringida. De lo que se deduce que la aeronave es "un bien mueble registrable", con algunas características de los inmuebles y por el carácter de su registro, puede ser sometida a embargo.

5. MATRICULA

La Matrícula. El certificado de matrícula es el documento expedido por la autoridad aeronáutica de un país determinado como constancia de la individualización e inscripción de una aeronave en el correspondiente registro.

La matrícula consiste en la individualización o identidad de las aeronaves mediante su inscripción en un país determinado, por tanto, confiere a las aeronaves las condiciones para proceder a su identificación.

Art. 18 Ley 1860/02. "Las aeronaves paraguayas deberán llevar las marcas de nacionalidad y matrícula en parte visible exterior".

Art. 19 Ley 1860/02. "Inscripta la aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado que la identifique, con las referencias acerca de su propietario. La Autoridad Aeronáutica Civil, a solicitud de su propietario o explotador, podrá otorgar una matrícula temporal o provisoria para el transporte e internación de aeronaves adquiridas en el exterior, por un plazo mayor de sesenta días improrrogables".

Convención de Chicago. 1944. Se mencionan los caracteres o marcas de nacionalidad y matrícula que deben constar en todo tipo de aeronaves, especificando letras y símbolos pertinentes, el lugar donde debe llevarse e incluso el formato y tamaño de las mismas. En el suplemento A se señalan las propias de cada país, que forman sus características. Convenio de París. 1919. Prevé además un sistema de publicidad al disponer que los Estados deben cambiar cada mes y transmitir a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) copia de las inscripciones o bajas de la misma Requisitos Para Obtenerlas.

Art. 19 Ley 1860/02. "Inscripta la aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado que la identifique, con las referencias acerca de su propietario. La Autoridad Aeronáutica Civil, a solicitud de su propietario o explotador, podrá otorgar una matrícula temporal o provisoria para el transporte e internación de aeronaves adquiridas en el exterior, por un plazo mayor de sesenta días improrrogables"

Art, 20 Ley 1860/02. "Podrá concederse la matrícula paraguaya a las aeronaves:

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

También con éste documento se otorga el certificado de aeronavegabilidad, luego de que la misma sea inspeccionada por el inspector técnico de la Autoridad Aeronáutica

Nacionalidad de las Aeronaves

Art. 4° Ley 1860/02. "Las aeronaves tienen nacionalidad del Estado donde están matriculadas".

Art. 15 Ley 1860/02. "Tienen nacionalidad paraguaya las aeronaves inscriptas y matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, quedando sometidas a la jurisdicción de la república".

Art. 16 Ley 1860/02. "La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, produce cancelación automática de toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad".

La individualización de la aeronave como elemento patrimonial nacional, es el fundamento de su reconocimiento internacional. Su aptitud traslativa para cruzar fronteras, mares y continentes, obliga a los Estados a una identificación rigurosa que permita en todo momento la individualización. Ningún instrumento de transporte conocido se presta tanto a las infracciones de las leyes de seguridad nacional



(espionaje) y de régimen fiscal aduanero (contrabando) como la aeronave.

En el campo del Derecho Privado, esta individualización es la base del reconocimiento de la nacionalidad con que el Estado de su matrícula lo ampara. Por ello entra a formar parte del patrimonio aeronáutico de la Nación y del patrimonio privado de su respectivo propietario, constituyendo lo que en análogos términos que los usados en derecho marítimo, podemos llamar fortuna del aire.

La nacionalidad de la aeronave es más que una relación de dependencia entre el Estado y el Propietario. Desde el punto de vista del Derecho Privado, la nacionalidad tiene el valor de una calificación jurídica del objeto o cosa llamado aeronave, que denomina en las relaciones jurídicas a la construcción, matriculación, vuelo, transporte, seguro, etc, frente a propietarios, armadores, comandantes, tripulaciones, viajeros, cargadores, aseguradores, acreedores prendarios, hipotecarios, etc

Marcas de Nacionalidad y Matrícula.

Las aeronaves se identifican por marcas características que distinguen su nacionalidad y matrícula. La Marca se indica con una o varias letras. La Matrícula consiste en letras o números, o una combinación de ambos. Ej. ZP (Paraguay), LV (Argentina), F (España), CX (Francia) y OB (Uruguay).

A las aeronaves particulares se lo identifican con las siglas ZP-TAA y a las aeronaves comerciales con las siglas ZP-CAA. Cada país determina su propia marca de matrícula, las dimensiones de la misma, mientras que la nacionalidad es originada en base a la Tabla de Marcas de Nacionalidad de Aeronaves, preparada por la OACI. Las reglas establecidas por la OACI para los aviones (aeronaves más pesadas que el aire) indican lo siguiente:

- a) Las marcas de nacionalidad y matrícula deberán colocarse en la superficie superior e inferior de las alas, a ambos lado del fuselaje y en las superficies verticales de la cola, de tal manera que pueda ser identificada con facilidad.
- b) Las dimensiones de las letras y números correspondientes a las marcas deben ser las mismas, fijándose una altura mínima de 50 cm. para las alas del fuselaje y la cola.
- c) Las letras deben ser tipo romano, pintadas en mayúscula, y los números deben ser arábigos, ambos de un color que contraste con el de la aeronave
- d) En un lugar visible cercano a la entrada principal, deben llevar una placa de identificación de metal refractario con las marcas de nacionalidad y matrícula.

6. CERTIFICADO DE NAVIGABILIDAD

Este documento oficial es el que acredita la aptitud de vuelo de las aeronaves y es de carácter obligatorio para la realización de ésta actividad. Internacionalmente se impone el uso de éste documento al establecer el Convenio de Chicago de 1944 en su Art. 31 lo siguiente:

Art. 31 Convenio de Chicago. 1944. "Toda aeronave empleada en la navegación internacional debe estar provista de un certificado de navegabilidad expedido y convalidado por el Estado en que la aeronave esté matriculada".

El certificado de aeronavegabilidad deberá contener los siguientes datos:

- a) Marcas de nacionalidad y matrícula
- b) Nombre del fabricante
- c) Designación del aparato
- d) Número de serie
- e) Categoría a que corresponde la aeronave
- f) Fecha de vencimiento del documento.

El certificado de aeronavegabilidad expedido por el Estado de matrícula de la aeronave debe reunir los requisitos mínimos exigidos por la OACI, a fin de ser reconocido por las autoridades aeronáuticas de los demás países

7. Documentos de la Aeronave.

Art. 53 Ley 1860/02. "Toda aeronave con matrícula nacional o extranjera, que opere o vuele en el territorio nacional, deberá llevar a bordo la documentación indicada en el Anexo 6 de la OACI, que la Autoridad Aeronáutica Civil podrá contratar en cualquier momento".

Matriculación Internacional. Ha originado diversos problemas la posibilidad de la matriculación de aeronaves utilizadas por ciertos organismos internacionales, sin determinar concretamente la forma y lugar donde debían ser matriculadas como la UNESCO, la ONU. La Cruz Roja Internacional, etc.

S/Videla Escalada, debe crearse un registro especial, que debe ser llevado por la OACI, sin perjuicio de permitirse la matriculación de las aeronaves en cualquiera de los Estados integrantes de la organización interesada. Convenio de París. 1919. Prevé además un sistema de publicidad al disponer que los Estados deben cambiar cada mes y transmitir a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) copia de las inscripciones o bajas de la misma.

Art. 29 Convenio de Chicago. "Toda aeronave de un Estado contratante que se dedique a la navegación internacional deberá llevar los siguientes documentos.

- 1-Certificado de matrícula
- 2-Certificado de Navegabilidad
- 3-Kicencias de cada Tripulante
- 4-Diario de Abordo
- 5-Licencia de Aparato de radio
- 6-Si lleva pasajeros, nombre y lugares de embarque y destino
- 7-Si lleva carga, manifiesto de la misma".

8. Modos de Adquirir la Propiedad de una Aeronave. Son aplicables a las aeronaves. Son los principios que rigen la adquisición de las cosas muebles en el Derecho Civil, salvo las modificaciones establecidas por la ley entendiendo a su naturaleza jurídica particular. La doctrina divide a los modos de adquisición de la propiedad de las aeronaves en dos grandes grupos:

1- Derecho Político: Como son la presa, el comiso o requisa y la confiscación.

2- Derecho Privado: Como la construcción, compra-venta, donación, prescripción y sucesión. De todas éstas formas la más utilizada en la actualidad es la compra venta de aeronaves. Los casos de adquisición por medio de contratos de construcción corresponden más bien a los gobiernos y a las grandes empresas de transporte aéreo, que manejan capitales muy considerables.

Por su parte, la presa cuenta con antecedentes antiguos en el Derecho Marítimo, donde se han reconocido la facultad de los Estados de apropiarse de naves mercantes de países enemigos. El único que puede adquirir aeronaves por ese medio es el Estado por su carácter soberano, y sólo en la hipótesis de una contienda bélica.

El comiso o requisa, también tiene como único sujeto activo al Estado. Para apoderarse de ésta manera de las aeronaves que se encuentran en su territorio, el mismo debe justificar una situación imperiosa o el cumplimiento de alguna función de utilidad pública. La requisa puede igualmente realizarse a consecuencia de la sanción aplicada a un acto legalmente punible, como ser una operación de contrabando de narcóticos.



La confiscación no es admitida en nuestro derecho. La Constitución Nacional vigente garantiza la propiedad privada en su Art. 96, admitiendo la expropiación "por causa de utilidad pública o de interés social definida en la ley, que también garantizará la justa indemnización" La donación, prescripción y sucesión como medios de adquirir la propiedad se hallan regulados en el Código Civil, cuyo régimen se aplica en forma supletoria a los aeronaves.

9. Hipotecas de Aeronaves.

El elevado valor patrimonial de las aeronaves determina la importancia de los derechos de garantía para nuestra materia, como respaldo de importantes operaciones de financiación. La concepción de la hipoteca aeronáutica es similar al mismo derecho reglado por las leyes civiles.

Concepto: Es un derecho real constituido en garantía de un crédito en dinero, sobre una aeronave o sus motores, que el propietario conserva en su poder.

La facultad de construir hipoteca sobre una aeronave solamente corresponde al propietario, por tratarse de un típico acto de disposición, que excedería de los derechos del que la detenta como mero poseedor. La hipoteca aeronáutica se asemeja a la prenda aeronáutica, pues permite constituir un derecho real de garantía sobre una cosa mueble, sin que se produzca el desplazamiento de la cosa del deudor al acreedor, como sucede en la prenda ordinaria.

En la hipoteca aeronáutica, se inscribe el gravamen en el Registro Nacional de Aeronáutica, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, y el registro de aeronaves de la Dirección General de Registros Públicos. De ésta manera el acreedor tiene acceso a todos los actos jurídicos que afectan a una determinada máquina. El alcance de la garantía real se extiende incluso a los accesorios de la aeronave.

Requisitos para la Hipoteca Aeronáutica.

- | | | | |
|----|-------------------------------------------------|-----------|---------|
| 1- | La | Escritura | Pública |
| 2- | Inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional | | |

La importancia de la inscripción radica en el derecho de preferencia que confiere al acreedor hipotecario con respecto a los demás, el privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización por seguro del bien hipotecado, cuando existiesen 2 o más acreedores hipotecarios, los titulares de créditos a plazos tendrán iguales derechos sobre el precio de la aeronave vendida, con relación a aquellos acreedores cuyos créditos se hallan vencidos.

10. Preferencia del Acreedor Hipotecario.

Derecho Reipersecutorio: Es el derecho que adquiere el acreedor favorecido por un gravamen hipotecado a solicitar la ejecución de la aeronave hipotecada, cualquiera sea su propietario en ese momento, para cobrar su crédito sobre la misma.

Derechos de Preferencia de los Acreedores Hipotecarios.

El régimen de preferencia determina el orden de prelación para el pago de los créditos

Art. 34 Determina quienes tendrán privilegio sobre la aeronave:

-  Los créditos o gastos causídicos hechos en interés del acreedor hipotecario
-  Los gastos extraordinarios indispensables para su conservación, durante el proceso
-  Los créditos por derechos de utilización de aeródromos, servicios complementarios a la navegación aérea, tarifas o tasas, multas e impuestos derivados de las operaciones aéreas, por su orden limitándose al periodo de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio
-  Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves
-  Los créditos de aprovisionamientos y reparaciones hechas fuera del país de matrícula, para continuar vuelo, y
-  Los emolumentos de la tripulación correspondientes al último mes.

Recién cuando se pague todos éstos créditos regirá el derecho del acreedor hipotecario sobre la aeronave gravada. En caso de producirse un conflicto entre la Ley Civil y la Ley Aeronáutica, en cuanto a la prelación de un determinado privilegio, la doctrina entiende que debe prevalecer la segunda. En efecto, es la ley aeronáutica la que ha considerado las cualidades intrínsecas de los créditos aeronáuticos que han determinado la creación del privilegio

11. Extinción de la Hipoteca. Tiempo en que se produce.

Se determina la caducidad por:

- a- El transcurso del tiempo. Se extingue a los 7 años de la fecha de inscripción, pudiendo ser renovada por periodos iguales
- b- La extinción de la obligación principal
- c- La renuncia del acreedor a su derecho
- d- El remate judicial
- e- La pérdida de la aeronave o su destrucción total, sin perjuicio de la preferencia sobre el seguro e indemnización correspondiente.

12. EMBARGO DE AERONAVES.

Concepto. El embargo es una medida precautoria destinada a procurar una mejor garantía a un acreedor y hacer efectivo su derecho, lo cual le otorga una situación jurídica preferencial sobre bienes determinados de su deudor.

Embargo Preventivo: Es la medida precautoria más típica, y como su propio nombre lo indica, puede trabarse antes de llevarse a cabo la acción del acreedor para obtener el cobro de su crédito

Embargo Ejecutivo: Se vincula con la noción del patrimonio como prenda común de los acreedores, que autorizan a separar un bien al deudor para hacer efectivo el pago al acreedor embargante.

Aeronaves Embargables. Excepción.

Se pueden embargar todas las aeronaves y los motores de aeronaves excepto las aeronaves públicas y a los motores afectados a dichas aeronaves:

- a- Las que están destinadas exclusivamente al servicio del Estado, incluso las postales
- b- Las que se hallen exclusivamente en servicio de líneas regulares de transportes públicos, así como las aeronaves de reserva indispensables para el cumplimiento de tales servicios
- c- Las destinadas al transporte de personas o cosas por remuneración, cuando estén listas a partir tal transporte, con excepción del caso en que se trate de una deuda contraída para el viaje que va a emprender, o de un crédito originado en el curso del viaje.

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

Todas las aeronaves comprendidas en dicha enumeración son pasibles de embargo preventivo. Los propietarios de las mismas, al verse afectados por dicha medida precautoria, pueden obtener la liberación del embargo mediante el pago de una fianza. Las disposiciones del Convenio de Roma de 1933, no son aplicables cuando se trata de embargos preventivos trabados en caso de quiebra, ni a las medidas originadas en infracciones a las leyes penales, aduaneras o policiales.

Causas que pueden dar lugar al embargo.

- a- Para garantizar el saldo del precio de la aeronave adquirida, que no podría pagar en el momento de formalizar el contrato de compraventa. O sea es una medida precautoria pendiente a garantizar el cobro de éstos créditos, que siempre son de varios millones de



guaranes.

b- Los propietarios también lo hipotecan en garantía de otras deudas no vinculadas a la actividad aeronáutica, como a grandes sumas invertidas por las compañías constructoras en rubros de investigación y experimentación.

c- También es originado por un fallo ejecutorio dictado en un procedimiento ordinario por autoridad judicial

d- También son a causas de procedimientos realizados por la administración del Estado en casos de infracción a las leyes aduaneras, penales o policiales.

Requisitos de la Inscripción y Efectos de la misma.

El propietario de una aeronave o su representante legítimo debe presentar el contrato de compraventa de la misma o una copia auténtica de éste documento, o cualquier otro que justifique su propiedad. El título de transferencia de la aeronave deberá inscribirse en el Registro dentro del término de 10 días a partir de la fecha en que fue otorgado. En caso de que la transferencia fuera realizada en el extranjero, el plazo empezará a correr a partir de la autenticación por el Ministerio de Relaciones Exteriores de nuestro país.

Casos en que se produce la inmovilización de la aeronave embargada.

El embargo produce la inmovilización de la aeronave sólo cuando haya sido ordenado por Juez competente, en virtud de:

1- Una ejecución de sentencia

2- Un crédito acordado para la realización del viaje aun cuando la aeronave esté lista para partir

3- Un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa

4- Créditos por derechos de utilización de aeronaves, de los servicios accesorios o de los servicios complementarios de la aeronavegación,

y

5- Una sentencia o medida cautelar dictada por tribunales extranjeros por incumplimiento de un contrato de locación o de financiación de la

aeronave o motores, cuando ellas se basen en un contrato que contemple la prórroga de jurisdicción.

13. EL REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES.

Inscripciones Obligatorias.

Art. 13 Ley 1860/02 "Las aeronaves, con excepción de las militares y otras públicas, deberán estar inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional".

Art. 14 Ley 1860/02

a- "Las licencias aeronáuticas y los certificados otorgados al personal aeronáutico paraguayo, así como la convalidación a titulares de licencia otorgadas por los países extranjeros

b- Las escrituras de constitución de sociedades comerciales, los estatutos sociales de empresas propietarias de aeronaves paraguayas, las modificaciones de dichos instrumentos, así como el nombre y domicilio de su representación legal.

c- Los permisos de operaciones, certificados de explotador y certificado de operador otorgados por la Autoridad Aeronáutica Civil para explotación de servicios de transporte y trabajos aéreos en el país

d- Las autorizaciones para la instalación y funcionamiento de industrias aeronáuticas y talleres del ramo

e- Las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aeromodelismo u otras asociaciones civiles de carácter aeronáutico

f- Las resoluciones de la Autoridad Aeronáutica Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados

g- Las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica, y

h- Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan los reglamentos".

14. INFRAESTRUCTURA

Concepto. Aunque la actividad aeronáutica se desarrolla normalmente en el espacio aéreo, necesita de una organización terrestre puesta a su servicio. Todas estas instalaciones situadas en la superficie reciben el nombre de infraestructuras.

La misma comprende los espacios cerrados ocupados en los aeropuertos e hidropuertos, todas las instalaciones meteorológicas, radioeléctricas y radiofónicas, migratorias, sanitarias, policiales, aduaneras y turísticas. También los caminos de acceso a los aeropuertos, los depósitos de carburantes y lubricantes y los servicios de iluminación y señalización.

El estado normalmente interviene en la administración de la infraestructura aeronáutica, en lo referente a la atención del tráfico internacional y todos los asuntos de interés general. Su función incluye la planificación de la infraestructura, la distribución geográfica de los aeródromos, la organización de los servicios de protección al vuelo y la provisión de todos los medios necesarios para dar una mayor seguridad a la aeronavegación.

Aeródromos y Aeropuertos.

Aeródromo: Es un área de tierra o de agua, habilitada por la Autoridad Aeronáutica Civil y destinada total o parcialmente a la llegada, estacionamiento, maniobra y partida de aeronaves.

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

Los aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del extranjero o con destino a él, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y control de narcóticos, se denominarán aeropuertos internacionales.

15. EL PERSONAL AERONAUTICO.

Clasificación.

A- Personal de Vuelo: Comprende a todas las personas que cumplen funciones a bordo de una aeronave bajo las órdenes del comandante. La especificación de la tripulación a la naturaleza de los servicios prestados por la aeronave requiere una distribución apropiada a las mencionadas funciones, creando diferencias en cuanto a la autoridad y responsabilidad de cada miembro del personal. El lugar preponderante dentro del personal de vuelo está ocupado por el comandante, asistido técnicamente por el copiloto, los navegantes, radio operadores y mecánicos de a bordo. Pertenecen igualmente a la tripulación, los comisarios de a bordo y las azafatas, dedicados a la atención de los pasajeros y a velar por el cumplimiento de los reglamentos de seguridad en la aeronave.

Personal de servicios en tierra.

B- Personal de Servicios en Tierra: Es el conjunto de personas que prestan su apoyo a la aeronavegación en los aeródromos y aeropuertos. Los mismos se dividen en distintos grupos, conforme a las funciones que desempeñan:

Jefatura: Comprende al Jefe del Aeropuerto y Aeródromo, a sus subalternos y a los miembros de los servicios administrados.

Servicios Generales: Son los que realizan el mantenimiento y la conservación de los edificios e instalaciones

Servicios de Seguridad y Vigilancia: Dependen directamente del Jefe del aeropuerto y aeródromo, y tienen por misión específica la lucha contra incendios, el salvamento y la atención médica de emergencia en casos de accidentes.

Servicios de Pista: Incluye a los responsables de la recepción y despacho de aeronaves, control de pista y vuelo, e informaciones



Torre de Control: Tienen la misión de proteger el vuelo sobre el aeropuerto y aeródromo, en su zona de influencia y en su área movimiento. Comprende los servicios de radio, iluminación y balizamiento

Servicios de Comunicaciones: Son las personas que prestan sus servicios profesionales en aeródromos o aeropuertos. Certificación de Idoneidad.

Este es el instrumento que acredita la aptitud del personal aeronáutico para el desempeño de su función específica. Debe ser expedido por la autoridad aeronáutica del Estado de la matrícula de la aeronave, por ser éste el responsable ante la comunidad internacional por la operación de la máquina. La legislación aeronáutica, de manera uniforme, exige que toda persona que actúa como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, o como miembro del personal de servicios en tierra, se encuentre munido de su respectiva certificación de idoneidad, también llamada brevet o licencia.

Otorgamiento de las mismas.

Art. 94 Ley 1860/02 “El otorgamiento de licencias, habilitaciones o certificados sobre la capacidad para el desempeño de cualquier personal aeronáutico, estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica Civil, conforme a la normativa del Convenio de Chicago, asimismo tendrá la facultad de reexaminar al personal aeronáutico habilitado cuando lo estime conveniente”

16. El Comandante de la Aeronave.

Es la figura más importante del personal aeronáutico, investida de la función de autoridad máxima de la aeronave. También se lo denomina como piloto de mando

Concepto: El comandante de la aeronave es el piloto miembro de su tripulación de vuelo que, cumpliendo los requisitos de idoneidad necesarios, designado por el explotador, salvo cuando él mismo condujera su máquina, y amparado en el ordenamiento jurídico vigente, ejerce el mando a bordo, para la conducción segura y el gobierno de la aeronave durante el tiempo necesario para cumplir la operación aérea a su cargo.

Designación.

Art. 97 Ley 1860/02. “El Piloto con licencia habilitada, que ejerce el mando de una aeronave, es le comandante de la misma, debiendo ser designado por el explotador para cada operación aérea o una serie de operaciones. El comandante es el representante del explotador, así como la máxima y única autoridad, desde la firma del plan de vuelo, hasta la entrega de la aeronave a persona designada por la empresa para hacerse cargo de la misma”.
Condición Jurídica.

Las leyes y convenciones otorgan al comandante el doble carácter de representante del propietario u operador que lo designó, y de representante de la autoridad pública cuando actúa circunstancialmente como tal. El comandante tiene una representación legal y necesaria. Y es responsable de la dirección técnica de máquina puesta a su cargo, y a dicho efecto debe ajustar su comportamiento a las prescripciones de los reglamentos aeronáuticos. Responde por la forma y condiciones en que se efectúa la conducción de la aeronave. De aquí nace la obligación que se le impone de cerciorarse personalmente, antes del viaje, del estado de la máquina y de las condiciones de la navegabilidad. Antes de la partida le corresponde preparar el plan de vuelo y constatar que se encuentren a bordo de los libros y documentos que la aeronave debe llevar obligatoriamente.

Como representante del propietario u operador el comandante no precisa de un mandato especial para realizar las compras necesarias para emprender viaje, ni para hacer efectuar las reparaciones indispensables para permitir la rápida continuación del viaje. Además puede tomar todas las disposiciones y efectuar todos los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación, y la custodia de la carga; también tiene la facultad de pedir prestados las sumas de dinero necesarias para permitir la ejecución de las medidas señaladas y contratar el personal de reemplazo que fuera requerido.

Funciones que desempeña y poderes que ejerce a bordo. Atribuciones y Limitaciones

Art. 101 Ley 1860/02 “El comandante es el responsable de la conducción y seguridad de la aeronave. Durante el viaje, tiene facultad de ejercer funciones disciplinarias sobre la tripulación y autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas necesarias para garantizarla”.

Art. 102. Ley 1860/02 “El comandante tiene funciones notariales y de oficial público y en tal carácter registrará en los libros correspondientes los nacimientos o defunciones y los testamentos in extremis ocurridos a bordo y remitirá copia a la autoridad competente. En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, el comandante de la aeronave deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la Autoridad Aeronáutica Civil en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, solicitará la intervención del cónsul paraguayo”

Medidas que debe tomar el Comandante:

- 1- En caso de delito cometido a bordo de la aeronave en vuelo. Serán aplicables las disposiciones del Título III, Capítulo III del Código Penal.
- 2- En el caso de peligro durante el vuelo.

Art. 59 Ley 1860/02 “Solamente en los casos de peligro inminente, podrán arrojarse de la aeronave en vuelo, materiales u objetos que puedan causar daños a las personas o bienes en la superficie”.

Art. 100 Ley 1860/02 Inc. c) “Son obligaciones del comandante, la de permanecer a bordo de la aeronave en caso de peligro y adoptar las medidas necesarias y útiles para asegurar a los pasajeros, la tripulación, los bienes de a bordo y evitar daños en la superficie”.

16. CIRCULACION AEREA.

Derechos de Paso. Rutas Aéreas Las aeronaves solamente están autorizadas a circular por las rutas aéreas establecidas, ya sea por las aerovías utilizadas por las aeronaves de servicio regulares y apoyadas desde tierra por los servicios de protección al vuelo, o por las rutas consignadas en el correspondiente plan de vuelo. Las aeronaves civiles para ingresar, sobrevolar o salir del territorio nacional, requerirán de autorización previa de la Autoridad Aeronáutica Civil, lo que especificará las aerovías, puntos de cruce de la frontera y designará el o los aeropuertos de control y fiscalización. Si una aeronave hubiera aterrizado o acuatizado en lugares distintos a los autorizados para el efecto, las personas encargadas de su conducción estarán obligadas a comunicarlo de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil, Aduanera o Policial, más próxima, expresando la causa del apartamiento de la ruta.

Alturas Mínimas de Seguridad Ninguna aeronave volará sobre una población a menor altura que la fijada por la Autoridad Aeronáutica Civil, ni realizará vuelos acrobáticos sobre las zonas pobladas, con el objeto de evitar daños a terceros en la superficie

Zonas de Vuelo Prohibida La Convención de Chicago autoriza a los Estados contratantes a establecer zonas de vuelo prohibido, recomendando que la extensión y situación de dichas zonas deberá ser responsable, para no interferir innecesariamente en la navegación aérea. El Código autoriza al Poder Ejecutivo que la actividad aérea en determinadas zonas del territorio paraguayo puede ser prohibida o restringida por razones de defensa, seguridad nacional, interés público o seguridad de vuelo

Otras Limitaciones por razones de seguridad. La ley aeronáutica igualmente prohíbe que en ningún caso se permitirá transportar en las aeronaves que conduzcan pasajeros, como carga o equipaje, explosivos, municiones de guerra y sustancias inflamables, excepto en el caso de peligro inminente, no podrán arrojarse de las aeronaves material u objetos que puedan causar daños a las personas o bienes en la superficie. Por último, las aeronaves en vuelo sobre el territorio de la República sin excepción, están obligadas a aterrizar inmediatamente, después de recibir la orden desde tierra o aire, por medio de las señales o comunicaciones reglamentarias. La inobservancia de la orden



dará derecho al empleo de la fuerza, en los casos y circunstancias que establezca la Autoridad Aeronáutica Civil, quedando excluida toda responsabilidad del Estado, por los daños y perjuicios que se produzcan

Zona Peligrosa: Zona determinada, en la cual o sobre la cual pueden desplegarse actividades que constituyen peligro para las aeronaves que la sobrevuelan

Zona Prohibida: Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de un Estado, e en aguas jurisdiccionales adyacentes, sobre la cual está prohibido el vuelo de las aeronaves

Zona Restringida: Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de un Estado, o en aguas jurisdiccionales adyacentes, designada para los distintos fines de control de tránsito aéreo, sobre la cual está restringido el vuelo de aeronaves en determinadas condiciones.

17. FLETAMENTO AEREO

Definición del contrato de fletamento. El fletamento es un contrato por el cual 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 periodo de tiempo determinado, reservándose el fletante, la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. Por éste contrato, el fletante no transfiere su calidad de explotador.

El contrato de fletamento regulado por el Derecho Aeronáutico pertenece al grupo de los contratos de locación del Derecho Civil. Sin embargo, contrariamente a la locación, el fletamento ofrece un alto grado de imprecisión, lo que ha generado diversas opiniones de los autores (algunos lo identifican equivocadamente con el contrato de locación de cosas).

Existe contrato de fletamento, cuando una parte llamada fletante, se obliga a realizar una o más operaciones, aéreas específicamente determinadas o referidas a un periodo de tiempo, y la otra parte, llamada fletador, se compromete a abonar en tal concepto un precio de dinero.

Clases de Fletamento.

A- **Fletamento por Viaje:** También conocido como voyage charter en el derecho anglosajón, se utiliza generalmente en los viajes de larga distancia, conocidos como "expresos". En este tipo de fletamento el fletante se reserva el control de la navegación, operando la aeronave con su tripulación habitual.

B- **Fletamento por tiempo determinado:** También llamado de time charter, es el que suelen concretar las empresas de aviación para complementar sus servicios o para suplir una eventual falta de máquinas. En éstos casos, el fletador es a la vez operador de la aeronave y responsable de dotarla de tripulación

Modalidades del Contrato.

El contrato de aeronaves se puede convenir de los siguientes modos:

1- La entrega del aparato al fletador por parte del fletante, a fin de que el primero la utilice para realizar las operaciones aéreas convenidas. En este caso el fletante se obliga a entregar la aeronave en perfectas condiciones de vuelo, con toda su documentación en regla y con los equipos y accesorios aptos para el vuelo; la máquina puede entregarse con o sin tripulación, según lo que establezca el contrato.

2- El fletante pone la aeronave a disposición del fletador, incluyendo la correspondiente tripulación, para el cumplimiento de las operaciones aéreas estipuladas en el contrato. El control de la navegación queda a cargo del fletante.

Siguiendo el Código, éstas precisiones reciben gran importancia en la determinación de la responsabilidad por los daños causados por la aeronave fletada.

La responsabilidad corresponde al operador de la aeronave. De acuerdo a las modalidades señaladas más arriba, en el primer caso la calidad de operador recae en el fletador, por ser éste quien se hace cargo de la máquina y procede a su explotación en forma personal o por intermedio de sus dependientes. En el segundo caso, cuando el fletante se reserva el control de la aeronave y confiere al fletador el derecho de utilización, se considera que el operador es el fletante.

Forma. La ley prescribe que el contrato de fletamento deberá estar por escrito, pudiendo ser formalizado por instrumento público o privado

Obligatoriedad de la Inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves. Efectos de la misma y de la falta de inscripción. Su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional será opcional, conforme al interés de cualquiera de las partes. El contrato puede concertarse tanto por instrumento público como privado, pero en éste último caso debe ser autenticado mediante la certificación de firmas ante un escribano público. Por este acto el contrato adquiere fecha cierta

Transferencia de los Derechos y Obligaciones Derivados del Contrato.

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.

Dicha norma también tiene como objetivo precautelar cuestiones de orden público, privando de validez a la transferencia que no reune el requisito mencionado, sin perjuicio de las responsabilidades que pudiera emanar del acto encubierto

El contrato de fletamento, al igual que cualquier acto jurídico, genera el nacimiento de derechos y obligaciones para las partes intervinientes. El sistema adoptado por nuestro Código Aeronáutico ha evitado regular en forma expresa las consecuencias de la contratación, librándolas al principio de la autonomía de la voluntad.

18. TRANSPORTE AEREO

Concepto y Elementos del Transporte Aéreo. El transporte aéreo es el traslado de personas, o cosas de un lugar a otro, por medio de una aeronave y por vía aérea.

El desarrollo constante del transporte aéreo se ha debido a un complejo de actividades destinadas como son:

- 1- Al notable avance de la técnica al perfeccionar desde todos los puntos de vista los aviones empleados
- 2- La colaboración económica, al facilitar los medios de adquisición y empleo de tales creaciones
- 3- El mejoramiento de la legislación, al contarse con disposiciones adecuadas a las nuevas actividades
- 4- La popularización del nuevo medio, al ponerlo al alcance de mayor número de usuarios y la preocupación de los gobiernos al ofrecer las instalaciones apropiadas que componen su infraestructura aeronáutica.

Además el transporte aéreo ha influido notablemente en la sociedad y en las distintas esferas de la actividad humana, estrechando las relaciones entre las naciones y sus habitantes.

Importancia. Causas que han favorecido su desarrollo. Actualmente emprender un vuelo por avión constituye algo normal, y la mayor parte de la humanidad ha asimilado esta realidad, aceptando al transporte aéreo como un medio rápido y seguro de trasladar personas y cargas de un punto a otro del planeta.

La importancia indiscutida del transporte aéreo de la vida moderna ha sido posible, en gran medida, por el concurso de los siguientes factores:

Progreso Técnico: El mismo se ha manifestado en un aumento continuo de la potencia y capacidad de las aeronaves, que determina



la considerable extensión de la red de transporte aéreo mundial. El perfeccionamiento constante de los servicios de ayuda a la navegación ha permitido la realización de vuelos aún en medios de las más adversas condiciones meteorológicas; los demás servicios e instalaciones que integra la infraestructura de cada país también han mejorado y se han ampliado para poder recibir con mayor seguridad y espacio a las moderna aeronaves.

Seguridad: La experiencia adquirida por todos los integrantes del personal aeronáutico, tanto de los aeronavegantes como del personal de servicios en tierra, ha resultado en un cumplimiento más eficiente de sus funciones específicas y el consiguiente aumento en la seguridad del transporte aéreo

Regularidad: Los transportes aéreos regulares constituyen la gran mayoría, aunque se está verificando un aumento constante del número de vuelos de transporte no regular. Se ha difundido plenamente el servicio de aeronaves que sirven el tráfico entro dos o más puntos, con la frecuencia sistemática que lo caracteriza, o en base a un horario fijo establecido con anterioridad y publicado para conocimiento de los usuarios

Comodidad: Este aspecto está en permanente evolución. Basta comparar una aeronave de fabricación reciente con otra de hace 20 o 30 años atrás y veremos la diferencia en cuanto a comodidades

Rapidez: Es probablemente el signo más característico del transporte aéreo

Regulación Internacional: El desenvolvimiento del transporte aéreo se ha favorecido en gran medida por las normas y métodos creados por la comunidad internacional. El objetivo ha sido asegurar la necesaria libertad y el derecho de tráfico, y lograr al mismo tiempo una uniformidad compatible con los diferentes sistemas nacionales.

Clasificación General.

1-	Por	su	Naturaleza:	Públicos	-	Privados		
2-	Por	su	Objeto	De	Personas	-	De	Cosas
3-	Por	la	Causa	Oneroso	-	Gratuito		
4-	Por	la	Frecuencia	Regular	-	Irregular		
5-	Por	la	Forma	Simple	-	Combinado	-	Sucesivo
6	-	Por	el	Fin	Traslativo	-	No	Traslativo
7	- Por el Lugar Nacional - Internacional							

Clases de Transportes en atención a su naturaleza, división y sub-división. Análisis de cada uno de ellos.

1- Transporte Público: Es el realizado por el propio Estado u otros organismos gubernamentales en cumplimiento de una función de carácter oficial. Esta categoría comprende los vuelos de transporte de carácter exclusivamente militar, de aduanas, de policía e incluso los servicios postales.



2- Transporte Privado: Es el realizado por particulares o empresas privadas con el objeto de satisfacer necesidades individuales. Se vuelve a subdividir en:

a- Transporte Comercial: Es el que se realiza en ejercicio de una actividad mercantil, constituyendo el caso más típico de transporte aéreo

b- Transporte No Comercial: Es el transporte cuyo fin principal no es el traslado de personas o cosas de un lugar a otro, de manera que no se efectúa con fines de lucro.

19. EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AEREOS.

Requisitos Necesarios: Requiere autorización previa del Poder Ejecutivo y tiene su fundamento en razones de control fiscal y técnico, además de la seguridad y el mantenimiento del orden público.

El empresario de transporte aéreo es la persona que ejercita y desarrolla, en nombre propio, una actividad económica constitutiva de empresa, mediante la utilización o explotación de una o más aeronaves.

La Dirección nacional tiene a su cargo el establecimiento de un servicio de transporte aéreo. Para tal efecto deberá tener en consideración el funcionamiento regular de los servicios ya establecidos, evitando la superposición de varias líneas

Condiciones requeridas para autorizar la explotación de servicios aéreos.

Art. 113 Ley 1860/02 "La explotación de los servicios de transporte aéreo internacional requiere autorización previa del Poder Ejecutivo.

El derecho de explotación de servicios de transportes aéreo internacional no podrá ser transferido, cedido o delegado, sin autorización del Poder Ejecutivo, y en su caso, previo cumplimiento por parte del cesionario de los requisitos establecidos en éste Código.

La explotación de servicios aéreos nacionales, de trabajo aéreo o de aeronáutica no comercial sólo requiere la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil".

Alcance y Limitaciones de la Autorización.

Art. 121 Ley 1860/02 "Los acuerdos entre las empresas que cuenten con permiso de operación para prestar servicios de transporte aéreo en la República que impliquen arreglos de explotación conjunta, consorcios, riesgos compartidos o joint-ventures, consolidación o función de empresas, servicios e intereses, de Código compartido o code.sharing, o cualquier otra modalidad comercial que pueda presentarse en el futuro, deberán ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica Civil antes del inicio de su ejecución".

Transferencia de la misma: prohibición de la ley y transferencia permitida.

Art. 117 Ley 1860/02 "Los certificados que se expidan por la Autoridad Aeronáutica Civil a los explotadores u operadores aéreos no podrán ser cedidos, negociados ni transferidos. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión, negociación o transferencia, después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por éste código para ser titular del permiso de operación de que se trate".

La intención de la ley es asegurarse de que el cesionario cumpla con todas las mismas exigencias que debió reunir el beneficiario original al solicitar la autorización.

20. CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

Concepto.

Es aquel en virtud del cual un aparte se obliga a trasladar a una o más personas, en aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro, y la otra parte a pagar un precio en dinero por ese traslado, en aeronaves especialmente equipadas para este efecto.

Para que exista contrato debe tratarse de personas vivientes, porque el traslado de cadáveres no está comprendido dentro de ésta figura jurídica.

Al referirnos al transporte aéreo vemos la complejidad de dicha actividad y es importante establecer la diferenciación del transporte y el distinto tratamiento de que es objeto cuando se refiere a personas, equipajes y mercaderías, en los aspectos nacional e internacional.

Naturaleza Jurídica. El contrato tiene un carácter consensual ya que se perfecciona por el simple consentimiento o acuerdo de voluntades entre las partes. El carácter diferencial de éste contrato respecto a los demás del transporte aéreo en su naturaleza personal. Se puede afirmar que se trata de un acuerdo "intuitu personae".

En la mayoría de los casos, el contrato del transporte de personas puede clasificarse como de adhesión. Los transportistas tienen ya establecidas las condiciones, que incluso aparecen impresas en los billetes; el hecho de adquirir este título de transporte implica por parte del pasajero la aceptación de condiciones sobre la que no se admite negociación ni variación alguna.

Las empresas de transporte y muy especialmente las denominadas de tráfico regular, suelen adoptar las condiciones generales que la I.A.T.A impone al pasajero.

Forma del Contrato. El objeto del contrato es el traslado por vía aérea, del pasajero junto con su equipaje de un punto geográfico a otro. El contrato de transporte aéreo de personas no es formal. El billete de pasaje es el documento que sirve para instrumentarlo y habilita al pasajero para su traslado en las condiciones expresadas en él. En este contrato intervienen de una manera normal dos sujetos: el transportador o transportista, por un lado y el pasajero por el otro.

21. El Billeto de Pasaje. Es el documento expedido por el transportista en cumplimiento de un contrato y que habilita al pasajero para utilizar un transporte aéreo entre los lugares y con las condiciones en ellas expresadas.

De ésta definición podemos obtener los conceptos que forman dicho título de transporte:

A- Es un documento expedido por el transportista, entendiéndose como tal a sus empleados y agentes habilitados para ello. Esta expedición habrá de realizarse completando el contenido que afecta al transportista con los datos que debe proporcionar el pasajero

B- El cumplimiento del contrato, que es de naturaleza consensual, y es tan sólo un efecto de dicho contrato. Por lo general suele coincidir el momento de expresión de voluntad de las partes con la expedición y pago del billete

C- Habilita al pasajero a exigir el cumplimiento del servicio estipulado

Caracteres del mismo.

1- Constituye un elemento de prueba. El contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser probado por escrito, mediante el billete de pasaje o por 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. Esta es su característica más importante. Esto es debido a que antes que nada se trata de un contrato consensual que se perfecciona por la concurrencia de voluntades. Este carácter del billete como medio de prueba también es admitido por el Convenio de Varsovia y varias legislaciones modernas.

2- El billete de pasaje es un efecto del contrato. El efecto más inmediato del contrato de pasaje aéreo, hasta el punto que según hemos dicho suele formar parte del mismo acto de su otorgamiento, es la expedición del billete.

3- Constituye una mutua obligación. La expedición del billete constituye la primera obligación del transportista y para su cumplimiento deberá el pasajero facilitar los datos necesarios



4- Tiene carácter personal e intransferible. Si el titular de un billete de pasaje no pudiera utilizarlo, no puede designar otra persona en su lugar. Es facultad exclusiva de la empresa determinar a quien corresponda la plaza libre, de acuerdo a las reservaciones o esperas existentes.

Requisitos.

Art. 143 Ley 1860/02 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
- 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 éste artículo o las de los acuerdos internacionales vigentes

La Autoridad Aeronáutica Civil, en virtud de los tratados internacionales vigentes sobre billetes o documentos de transporte en general, podrá reducir las consignaciones o términos de los documentos de transporte Derechos del Transportador.

Expedir el Billete: Este debe contener las indicaciones exigidas por la reglamentación pertinente, con el objeto de hacer de aquel un título válido y no irregular, siendo responsable el transportador de los daños e inconvenientes sufridos por el pasajero por dichas omisiones

Realizar el Transporte: Es esta la obligación fundamental del transportista y el cumplimiento del contrato como contrapartida al pago efectuado por el pasajero. Debe ser hecha según se perfeccionó, salvo que concurren circunstancias que lo hagan imposible, gravemente perjudicial o peligroso el transporte estipulado. Las circunstancias en virtud de las cuales queda exento el transportista del cumplimiento de su obligación, no debe quedar al arbitrio de ninguna de las partes, sino que deben estar fijadas anteriormente y además de una manera precisa.

Reembolsar el Importe del Billete: En los casos en que el transporte no haya podido cumplirse por causas ajenas a la voluntad del pasajero. Tiene lugar cuando el transporte no se realiza en su totalidad, y también por cambio de ruta, de horario o pérdida de una conexión que no fueran imputables al pasajero.

Transportar el Equipaje del Pasajero: Es como una obligación accesoria. Derechos del Transportista

No realizar el transporte: Sin que ello signifique incumplimiento del contrato, en los siguientes casos:

- a- Por razones de seguridad o cuando medie prohibición de la autoridad para realizar el vuelo
- b- Cuando el pasajero, por su estado de salud, pueda ocasionar incomodidad, peligro o riesgo a los restantes pasajeros
- c- Por estar expedido el billete a nombre de persona distinta del que se presenta para ser contratado, sin autorización expresa del transportador
- d- Por estar fuera del plazo, por pretender hacer valer un billete en fecha distinta para la que fue expedido o haber transcurrido el plazo concedido para el transporte, sin haber sido válidamente prorrogado
- e- Modificar las condiciones del transporte, en cuanto al lugar y hora, por circunstancias especiales y justificadas

Obligaciones del Pasajero.
Pagar el precio del pasaje en la forma convenida: Por regla general se efectúa en el momento de la expedición del correspondiente título de transporte (billete)

Presentarse en el lugar indicado: Deberá hacerlo a la hora señalada por el transportador que generalmente va indicada en el billete

Cumplir las disposiciones administrativas referentes al viaje: Como son sanidad, policía, migración, aduana, etc.

Someterse a las disposiciones del Comandante: Como sabemos, según la ley aeronáutica, el comandante tiene poder de autoridad sobre los pasajeros, en la medida necesaria para permitir el orden y la seguridad durante el vuelo

Derechos del Pasajero

- 1- Ocupar una plaza en la aeronave
- 2- Elegir la ruta de transporte, en el caso de que entre el lugar de salida y el de llegada exista más de una ruta de salida y las escalas que estime conveniente. Entendido que en el caso de que renunciase a tal Derecho, quedará al arbitrio del transportador su especificación a la que no podrá oponerse el pasajero.
- 3- Gozar de un mínimo de confort. El transporte de personas ha de realizarse en aeronaves especialmente acondicionadas a tal efecto
- 4- Obtener la devolución del billete. Este derecho ha de entenderse en los casos de incumplimiento del contrato de transporte por parte del transportador o de desistimiento autorizado del pasajero
- 5- Transportar su equipaje, como derecho inherente al transporte de su persona, tiene el pasajero al del transporte de su equipaje, tanto el de mano como el facturado.

Duración del Contrato de Transporte de Personas.

La duración del transporte aéreo determina la vigencia del contrato de pasaje. Resulta sumamente importante establecer claramente la duración del transporte aéreo a los efectos de la responsabilidad del transportador, que se limita a los daños o lesiones sufridos por el pasajero, por ese periodo de tiempo. Este último comprende a su vez el periodo de transporte propiamente dicho, que comienza en el momento en que la aeronave inicia el carreteo en tierra o el deslizamiento por agua, y que culmina cuando la aeronave detiene sus motores al llegar al punto final de destino, y el periodo asimilado al transporte, que comprende las operaciones anteriores y posteriores de transporte propiamente dicho, y que prolongan la vigencia de éste y la duración del contrato

Disposiciones del Código sobre ésta materia.

Art. 203 Ley 1860/02. El porteador responderá por la muerte, lesiones corporales o psíquicas o daños de cualquier naturaleza causados a los pasajeros, cuando el hecho causante de la misma 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.

22. CONTRATO DE TRANSPORTE DE EQUIPAJES

Concepto. Es aquella mediante el cual una empresa de transporte aérea o un simple transportista se obliga, como consecuencia de un contrato de pasaje anterior o simultáneamente celebrado, a trasladar de un lugar a otro y por vía aérea el equipaje del pasajero citado, comprensivo de los objetos registrados y los que lleva a mano, así como el exceso de peso que sobre la cantidad otorgada a dicho pasajero figure como franquicia, en las condiciones que en éste último caso ambas partes convengan.

Naturaleza Jurídica. Se trata de un contrato de transporte de cosas, con notas particulares que lo individualizan y permiten distinguirlo del referido a mercancías.

S/Gay de Montella, el transporte de equipaje constituye una simple obligación del transportista dentro de los existentes en el contrato de transporte de pasajeros. En primer lugar, y como ya dijimos es accesorio de un contrato de transporte de pasajeros. También se destaca el hecho de la ausencia del destinatario.

Otro elemento es la insensibilidad de los derechos del pasajero ya que si el equipaje sólo puede ser llevado en la aeronave debido a su vinculación con el pasajero, fácil es comprender que no puede ser transferida a un tercero.

La insensibilidad tiene vigencia en todos los casos aún en la eventual transferencia a un tercero. La insensibilidad tiene vigencia en todos los casos, aún en la eventual transferencia de Derechos de un pasajero a otro y sólo se atenúa cuando varias personas que viajan juntas despachan también conjuntamente todo sus equipajes.

S/Tapia Salinas, se trata de un contrato autónomo, ya que el mismo implica más que una simple obligación del transportista o un derecho del pasajero. Existe un acuerdo de voluntades, ya que ni el pasajero está obligado a llevar equipaje, ni el transportista tampoco lo está a transportarlo en todos los casos y ocasiones

Que se entiende por equipaje. Son todos aquellos artículos y efectos personales del pasajero, necesarios y apropiados para usar y proporcionar comodidad o conveniencia en relación con su viaje. Ej. valijas, ropas, paraguas, cámaras fotográficas, máquinas de escribir, artículos deportivos, etc.

Las condiciones generales de I.A.T.A establecen que por equipaje deberán entenderse los artículos, efectos y objetos de propiedad privada del pasajero que sean necesarios para su uso, comodidad o conveniencia. Además incluye los artículos frágiles o perecederos, como el dinero, joyas, platería, los papeles negociables, documentos comerciales, etc.

Clases de Equipajes. El equipaje se divide en 3 clases que son:

Equipaje Registrado: Es el equipaje libre de cargo, incluido en el contrato de transporte de persona, hasta determinado peso, cuya tenencia pasa a los efectos el transporte al transportista y generalmente se transporta en la bodega del mismo avión que conduce al pasajero.

Equipaje de Mano: Son los efectos personales cuya guarda conserva el pasajero y son aquellos a que hacen referencia las condiciones generales del transporte.

Exceso de Equipaje: Es el que excede del peso que el transportista transporta por el precio del pasaje. El transportista sólo está obligado a conducirlo conjuntamente con el pasajero cuando tenga posibilidades de trasladarlo en la misma aeronave. Debe percibir el precio correspondiente por el exceso, y éste queda incluido dentro de las normas que regula el traslado de equipaje. Si no puede ser transportado en la misma aeronave y el transportista se compromete a trasladarlo en otro vuelo, su régimen jurídico es semejante al de las mercaderías.

Forma del Contrato.

Art. 153 Código Aeronáutico. 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 éste código, relativas a la limitación o exclusión de la responsabilidad.

En el contrato de transporte aéreo de equipaje, falta el elemento precio, haciéndolo accesorios del precio del billete al estar comprendidos en el mismo.

24. El Talón de Equipaje. Es el documento expedido por el transportista a consecuencia de un contrato de pasaje aéreo que habilita al pasajero para transportar por vía aérea y entre los lugares expresados en aquel contrato, una determinada cantidad de equipajes gratuitamente y en calidad de registrado, o el exceso sobre el mismo, según en éste último caso con las condiciones expresamente pactadas.

Puede ser expedido por separado o unido al billete de pasaje dentro del cual puede quedar refundido. Funciona como un verdadero documento al portador, ya que su presentación es título suficiente para reclamar la entrega de los efectos que integran

Art. 153 Código Aeronáutico. 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 éste Código relativas a la limitación o exclusión de la responsabilidad.

Caracteres del mismo.

Los principales caracteres del talón de equipaje son:

A- Elemento de Prueba: No constituye el talón de equipaje e requisito esencial de la existencia del correspondiente contrato, dada la naturaleza consensual que por lo general tiene, sino que es tan sólo un elemento de prueba del mismo.

B- Unión al Billete o Título de Pasaje: El talón de equipaje aparece en la mayoría de las ocasiones unido de una manera formal al billete. Cuando no sea así y en todos aquellos que de exceso de equipaje, el talón debe hacer referencia precisamente al billete de pasajero.

C- Título al Portador: Así como el billete es título nominativo e intransferible, el talón es un documento al portador cuando va independiente, e incluso cuando va unido al billete, se le otorga también ese carácter a los efectos del equipaje.

Requisitos. Art. 152 Código Aeronáutico. 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:

- 1- Numeración del billete de pasaje y de vuelo
- 2- Lugar de partida y de destino
- 3- Peso y cantidad de bulto
- 4- Valor declarado, en su caso, y
- 5- Indicación de que la entrega del equipaje se hará al portador del talón

Derecho del Transportista. No realizar el transporte por motivos vinculados:

A- Al pasajero: Tales como: su edad o estado de salud



B- Al equipaje: Por incluir cosas cuyo transporte está prohibido por la ley o por disposiciones administrativas, por su peso, volumen o mal acondicionamiento comprobados en una inspección hecha con los debidos recaudos en presencia del pasajero.

Obligaciones del Transportista.

- 1- Expedir el talón a la entrega del equipaje por parte del pasajero
- 2- Realizar el transporte de equipaje de acuerdo a las condiciones generales convenidas, llevando gratuitamente un kilaje determinado, y cobrando el canon correspondiente por exceso de equipaje del pasajero, debiendo transportar dicho exceso junto con el equipaje, en el mismo vuelo del pasajero y entregarlo en el punto de destino, salvo que existan causas técnicas que imposibiliten dicha tarea, pudiendo en tal caso transportar el exceso en otra aeronave que viaje al punto de destino anterior o posteriormente
- 3- Prohibir e impedir el transporte de equipaje que contenga materias tóxicas nocivas, por su conducción peligrosa o prohibida por normas legales, así como todas aquellas que afecten a la salud de los pasajeros y la tripulación, como a la seguridad de la aeronave
- 4- Asumir la condición de depositario desde el momento en que recibió el equipaje, hasta su entrega en el punto de destino, e indemnizar al pasajero por los daños sufridos.

Derechos del Pasajero.

 Llevar gratuitamente un kilaje determinado

 Disponer de su equipaje en cualquier lugar, facultad que lo habilita para descender en cualquiera de las escalas y retirar sus efectos en ocasión de interrumpir el viaje.

 Estimar el valor de su equipaje y convenir un aumento en los límites de las responsabilidades del transportista a su respecto.

Obligaciones del Pasajero.

A- Entregar al transportista, antes de embarcar, el equipaje registrado y obtener el talón de equipaje o ticket (el equipaje d emano queda en poder del pasajero)

B- Abonar el importe del exceso de equipaje, si este existiere

C- Retirar el equipaje una vez llegado al punto de destino, entregando el talón de equipaje o ticket al transportador, dando su conformidad con dicha recepción o realizar la protesta necesaria dentro del término de 7 días, conforme a las disposiciones del Convenio de Varsovia

D- Acatar las indicaciones y órdenes del comandante de la aeronave o de la tripulación en cuanto al equipaje de mano que lleva consigo

E- No incluir dentro de su equipaje registrado, substancias nocivas o perjudiciales para los demás pasajeros o la seguridad y regularidad del vuelo

F- Indemnizar al transportista, por cualquier erogación o daño que llegara a causarle por incumplimiento de las obligaciones pactadas o contenidas en las disposiciones legales

G- Cumplir las disposiciones legales y las instrucciones del transportista al respecto del equipaje, su documentación y su persona (revisiones de aduana, sanidad, comercio, etc). En el caso de que por culpa del pasajero no puedan realizarse estas revisiones o que una vez hechas, no se permita el transporte del equipaje, no tendrá aquél derecho de indemnización alguna, ni existirá responsabilidad para le transportista por la no realización del transporte.

Duración del Contrato del Transporte de Equipaje. Se extiende desde la entrega de los efectos por parte del pasajero al transportista, hasta una vez terminado el viaje, momento en el que el equipaje es puesto por entero a disposición del pasajero.

24. CONTRATO DEL TRANSPORTE DE CARGAS.

Muchas de las compañías actuales iniciaron sus actividades con ésta modalidad de transporte, además de la postal, siendo secundario para ellos el transporte de pasajeros.

Concepto. Es aquella en que un parte llamada transportista, se obliga a trasladar por un precio, de un lugar a otro, por vía aérea, una o varias cosas, consideradas como carga o mercancía, por encargo de una persona denominada remitente y entregar al mismo o a una tercera persona, llamada destinatario.

Art. 155 Código Aeronáutico. Por el contrato de transporte aéreo de carga, el porteador se obliga a trasladar por vía aérea bienes entregados por le 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.

Naturaleza Jurídica. Se trata de una especie de contrato de transporte y cuenta por consiguiente, con todos los rasgos típicos de esta convención, y no pueden faltar en ningún caso la obligación de hacer. Tiene una naturaleza autónoma e independiente.

Que se entiende por carga o mercancía. Se considera cargas o mercancías todas aquellas cosas que, propuesta para su transporte por un remitente y no comprendidas en ninguna de las excepciones y prohibiciones expresas son aceptadas por le transportista y en consecuencia, han de ser transportadas en un aeronave en las condiciones estipuladas en el contrato o carta de porte aéreo

Cosas que no se consideran cargas. No todos los objetos transportados por una aeronave han de ser tenidos como mercancías.

Deben ser excluidos de tal denominación los siguientes:

1- Equipajes: tanto los registrados como los transportados personalmente por los pasajeros

2- Correspondencias: Cuyo transporte se rige por convenios expresos entre la administración postal y las empresas de transporte aéreo

3- Efectos del Transportista: Incluyendo los materiales o cosas de cualquier naturaleza, utilizados al servicio de la empresa aérea y transportada a ese fin.

4- Cosas Transportadas Clandestinamente: Si en el interior de una aeronave, fueren encontrados efectos cuyo transporte no estuviese acordado por las partes, ni hubiese sido aceptado por el transportista, no serán consideradas como mercancías.

25.(IMP) Forma del Contrato. La Carta de Porte.

El contrato de transporte de mercancías se formaliza por la carta de porte.

La carta de porte es el documento que instrumenta la formación de un contrato de transporte aéreo en virtud del cual el transportista se obliga a trasladar determinadas mercancías al lugar convenido y hacerlas llegar al destinatario que le indique el expedidor. Quien se compromete a entregárselas y abonar el precio pactado.

Art. 156 Código Aeronáutico. En el contrato de transporte aéreo de carga, el remitente, cargador o expedidor deberá extender en 3



ejemplares como mínimo, una carta de porte o conocimiento, la que entregará con la carga al porteador.

Art. 158 Código Aeronáutico. La carta de porte aéreo o conocimiento acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento del contrato, la recepción de la mercancía en 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.

Caracteres de la misma.

1- Consensual: Se perfecciona por el mero consentimiento de las partes contratantes y que generalmente se consigna en un título, carta de porte aéreo o conocimiento aéreo a los efectos de la prueba, pero cuya pérdida, extravío, falta o irregularidad no afecta a la existencia o validez del contrato.

2- Bilateral: Se requiere de la participación de dos voluntades, generándose obligaciones para ambas partes

3- Oneroso: El expedidor o remitente paga un precio por el traslado de la mercancía al transportista o porteador, quien debe entregarla al destinatario, existiendo prestaciones recíprocas.

4- No Formal: Aparece reflejado en el derecho Positivo el rechazo del carácter solemne, tanto en lo interno como en lo internacional

5- Principal: Se considera como un contrato principal, y no accesorio, como lo es el contrato de equipajes. El contrato de mercancías goza de absoluta autonomía e independencia de cualquier otro y no supedita su existencia a ninguna otra relación contractual.

6- De Adhesión: Por regla general el usuario no puede modificar las condiciones o cláusulas de transporte que la empresa transportista tiene ya de antemano establecidas.

Requisitos.

La carta de porte aéreo o conocimiento deberá contener las siguientes indicaciones:

- a) Lugar y fecha de la 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 el 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 éste Código

Negociabilidad de la Carta de Porte. Nuestro Derecho Positivo no se refiere a la negociabilidad de la carta de porte. Prevalece la tesis que se funda en el relativo volumen de mercaderías transportadas por vía aérea y la rapidez del medio empleado; por éstas causas, el título de transporte llega al mismo tiempo que la carga que ampara, y hace innecesario y poco práctico otorgar a la carta del porte aéreo el carácter de negociable.

26. Duración del Contrato de Transporte de Carga

Art. 168 Código Aeronáutico. La ejecución del contrato de transporte de carga aérea se inicia con la recepción de las mercancías y subsiste durante el periodo 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 del destinatario o a las autoridades aeronáuticas o aduaneras, conforme al régimen vigente.

27. EL PROBLEMA GENERAL DE LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AERONÁUTICO.

Principios Generales. Fundamentos de la responsabilidad. El tema de la responsabilidad aeronáutica es el que más ha preocupado a los juristas desde que empezaron a preparar las bases de un texto internacional en 1925. A partir del Convenio de Varsovia de 1929 el aumento en el interés respecto al tema ha resultado en innumerables estudios y trabajos.

Los actos que componen lo que conocemos como navegación aérea no siempre resultan en el cumplimiento del fin propuesto: en muchas oportunidades, son causantes de una serie de consecuencias que afectan a personas, interesadas como ajenas a esta actividad.

Hay una serie de motivos que justifican la especialidad de los principios y normas relativas a la responsabilidad en el transporte aéreo.

Riesgos Propios: El transporte aéreo es el más seguro en la actualidad, conforme a las estadísticas; sin embargo, los riesgos a que están expuestas las personas y los bienes transportados por vía aérea son de una naturaleza tan particular que merecen una regulación jurídica especial. En los primeros tiempos de la navegación aérea se manifestaron 2 soluciones: la primera trataba de liberar al transportista de la rigidez de los principios de la responsabilidad del derecho común, de carácter limitado; la segunda tenía como objetivo la protección de los derechos ajenos a la navegación aérea que pudieran sufrir daños no internacionales como consecuencia de un sobrevuelo.

Carácter Económico: Aunque menos frecuentes, los accidentes de aeronáuticos reciben una cobertura periodística mucho mayor por la magnitud de las pérdidas materiales y humanas. Además la destrucción total de los aparatos, cuyo valor es siempre sumamente elevado, en la mayoría de los casos implica además la muerte de todos los tripulantes y pasajeros, la pérdida de la carga y cuantiosos daños a terceros. Por tales fundamentos se estableció la Teoría de la Limitación de la Responsabilidad, del transportista aéreo, sin la cual no hubiera sido posible la supervivencia ni el desarrollo de las empresas de transporte aéreo.

Clases de Responsabilidad. Se dividen en responsabilidad criminal, administrativa y civil. La responsabilidad civil se divide en responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual.

28. Responsabilidad Contractual. Concepto.

Se origina en el cumplimiento anormal o en el incumplimiento del contrato de transporte aéreo. Si dicho acuerdo de voluntades no se cumple conforme a lo estipulado, el contratante perjudicado tiene la facultad de reclamar el resarcimiento del daño sufrido.

Fundamentos y Bases. Antecedentes de la Responsabilidad Contractual. Se encuentra en la relación jurídica que une al transportista con el usuario. En el Derecho Civil rige el principio según el cual la carga de la prueba corresponde a la parte actora, en cambio el Derecho Aeronáutico, consagra la inversión de la carga de la prueba a favor del usuario, presumiendo la culpa del transportista. La obligación de la diligencia se limita al valor de la responsabilidad y se anulan todas las cláusulas que tienden a restringir o eludir dicha responsabilidad.



30. Elementos Subjetivos.

Determinación de los Sujetos Activos y Pasivos: El sujeto activo de la responsabilidad contractual es el transportador que celebró el contrato de transporte con el usuario. El sujeto pasivo es el usuario que ha sido perjudicado directamente en su persona o sus intereses patrimoniales. Si se produce el fallecimiento de éste último sujeto, sus derechohabientes gozan de la titularidad de la acción.

Existencia de la Intencionalidad del Dolo: La presencia de la intencionalidad en los actos que dan origen a la responsabilidad determina el alcance y límites de ésta última. El dolo se caracteriza por la voluntad libre y consciente de realizar un hecho lesivo o peligroso, que suponga al mismo tiempo el incumplimiento de una obligación Art. 221 Código Aeronáutico. No serán aplicables las limitaciones de montos establecidos por éste 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.

Art. 212 Código Aeronáutico. Las limitaciones establecidas en éste 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 haber causado daño o cuando se hubiera pactado expresamente por una responsabilidad mayor, tanto para pasajeros, como para las cosas transportadas.

Inexistencia de Intencionalidad: La Culpa: Dentro de los casos de ausencia de la intención, nos referimos ahora a la culpa que constituye, aplicada a la responsabilidad contractual en el Derecho Aeronáutico, la realización de un acto dañoso no intencional y podemos definirlo como: La omisión de aquella diligencia especial que exige el cumplimiento de un transporte aéreo, atendidas las circunstancias de los elementos personales, objetivos y de la actividad que intervienen en los elementos personales del mismo. Se trata pues, además de la culpa en abstracto, de una culpa específica aplicada al transporte aéreo.

Es difícil establecer una clasificación de la culpa en orden a la gravedad de la omisión de diligencia y por ende, concretar el significado de culpa dolosa o culpa grave a lo que se refiere el Convenio de Varsovia cuando lo equipara al dolo. La frontera que separa al dolo de la culpa es indefinida y existen casos mínimos de dolo que fácilmente podrán confundirse con faltas graves.

El régimen de la responsabilidad se basa en distinguir entre la existencia de la temeridad y conocimiento de las probabilidades del daño y la simple falta. Para el primer caso, la responsabilidad del transportista no se limita y para el segundo, en cambio la responsabilidad se beneficia de los límites y excepciones del texto internacional. Es decir, que en caso de simple falta, la responsabilidad existe en principio para el transportista, pero éste puede prevalecerse tanto de los límites del propio convenio como el beneficio de la prueba en contrario.

Cuando medie la culpa, se presume en principio la responsabilidad del transportador, pero éste puede limitarla o excluirla en base al principio de la prueba en contrario.

Causas de Exención de Responsabilidades.

Las causas de exención de responsabilidades son las que pueden ser alegadas por el transportista aéreo, a quien incumbe la prueba de su existencia, para librarse de la responsabilidad originada en los casos de daños a los usuarios de un transporte aéreo, siempre que no ocurra el dolo o la falta dolosa. Se puede analizar lo siguiente:

Fuerza Mayor: En este caso se trata de un acontecimiento imprevisible y extraño a la actividad del operador, producido en forma externa por factores naturales o por actos de terceras personas: el obstáculo es siempre de naturaleza insuperable. Art. 937 C.C.P El porteador puede eximirse de la responsabilidad si prueba que la pérdida o la avería ha derivado de un caso fortuito o de los vicios de las mismas cosas o de su embalaje, o del hecho del remitente o de destinatario.

Adopción de Medidas posibles y previsibles: Siempre se considera que el transportador ha tomado las medidas posibles y previsibles cuando las condiciones de navegabilidad de su aeronave se adecuan a la reglamentación vigente, los miembros de la tripulación cuentan con sus respectivas patentes y licencias, la carga y los pasajeros se hallan acomodados con la carga regular de combustibles y lubricantes y con un margen de tiempo prudente para el vuelo. El transportador también puede probar que el accidente se debió a un hecho extraño a él y sus representantes, y que fue imposible prevenirlo o tomar medidas que hubieran impedido el daño.

Vicios Propios de las cosas: 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.

Hechos del perjudicado: Cuando los daños provinieren de hechos imputables exclusivamente a terceros, caso fortuito, fuerza mayor, acto de guerra o conflicto armado.

Hechos de terceros: Esta causa de exención se refiere a los hechos realizados por personas extrañas al transporte, o que no tengan relación de dependencia con el transportador. Los empleados y representantes del transportador no pueden ser considerados terceros y en algunos casos don perjudicados y gozan de derecho a ser indemnizados.

Otras cláusulas de exención: Las legislaciones suelen admitir otras cláusulas especiales de liberación de responsabilidad, excluyendo los casos en que mediara dolo o culpa y daños a personas.

Elementos Objetivos

1- **El Daño:** Es el perjuicio sufrido en el transporte aéreo por incumplimiento del contrato o ejecución anormal del mismo.

2- **Reparación del Daño:** Al aplicarlo al transporte aéreo, deben considerarse los siguientes elementos esenciales que integran el daño:

Apreciación: El daño producido debe ser apreciable. La demostración de su existencia y prueba de su cuantía, queda a cargo del perjudicado o sus derechohabientes, y la correspondiente declaración debe hacerla el tribunal competente.

Evaluación: a fijación del perjuicio debe hacerse con criterio amplio, a fin de comprender tanto el daño emergente (perjuicio causado) con el lucro cesante (beneficio que se ha dejado de obtener)

Extensión: La misma está determinada por la ley, según se trate de transporte de personas o de cosas. Los daños que pueden sufrir el usuario con motivo de un transporte aéreo son los siguientes:

Daños a las personas: Muerte, lesiones corporales, retrasos
Daños a las cosas (equipaje o cargas): Pérdida, deterioro, atrasos.

3- La indemnización: Es otro de los objetivos del transportista aéreo. Es la reparación del perjuicio o compensación por los daños sufridos por el perjudicado, cuyo monto debe ser fijado por el tribunal competente

Limitación. Fundamentos: Se aplica el principio de limitación de la responsabilidad en base a los siguientes fundamentos:

A- La protección de las empresas de transporte aéreo de la gravedad del riesgo aeronáutico y de las enormes sumas que podrían verse obligadas a pagar como consecuencia de un accidente.

B- Facilitar las decisiones de los tribunales y asegurar que se haga efectivo el pago de la indemnización, fijando sumas razonables. En caso contrario, la insolvencia del transportista haría imposible el desembolso de las sumas debidas.



C- Compensar debidamente el sistema de presunción de culpa del transportista, a fin de no hacerlo excesivamente oneroso e injusto para éste.

Casos en que no existen limitaciones. La temeridad.

Las limitaciones establecidas por el 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. No serán aplicables las limitaciones de montos establecidas por éste 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.

30. DANOS EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS.

Principio de Responsabilidad: En el contrato de transporte de personas, el fundamento de la responsabilidad del transportador por la inejecución o ejecución defectuosa del dicho acuerdo de voluntades reside en la relación jurídica que lo une con el pasajero.

Art. 203 Código Aeronáutico. La responsabilidad le corresponde al transportador por los daños derivados de un transporte aéreo.

Los daños que puedan sufrir los pasajeros durante el transporte aéreo consisten en: muerte, lesiones corporales y atrasos en el transporte.

Concepto de transporte Aéreo a los efectos de la responsabilidad.

El concepto de transporte de personas se refiere a la permanencia en la aeronave, las operaciones de transbordo y la entrada y salida de la misma. Se diferencian claramente en dos periodos: el del transporte propiamente dicho y el asimilado.

El periodo de transporte propiamente dicho comienza cuando la aeronave inicia su movimiento para decolar y termina al apagar los motores, luego de las operaciones de aterrizaje. Mientras la aeronave se encuentra estacionada en la terminal aérea en virtud de una escala prevista, la responsabilidad del transportador solamente rige para los pasajeros que permanecen en el aparato. Si la escala fuera imprevista, el desembarco de pasajeros no interrumpe la duración del transporte a los efectos que estamos analizando.

El periodo asimilado al transporte comprende las etapas de transbordo, entrada y salida de la aeronave, ya que prolongan la duración de aquél con relación al contrato. Sin embargo, debe aclararse que dicho periodo no se extiende a ciertos actos como el traslado de los pasajeros al aeropuerto desde las agencias de viajes o los hoteles; en éstos casos, el pasajero está utilizando un medio auxiliar y en forma totalmente involuntaria.

31. Casos de liberación de la Responsabilidad.

El transportador puede llegar a ciertas causas de exención de responsabilidad, siempre que pruebe su existencia, a fin de las mismas sean evaluadas por el tribunal competente, si no hubiera mediado dolo o falta dolosa. Otras causas admitidas en nuestro derecho son las siguientes: adopción de medidas, imposibilidad de tomarlas y culpa de la víctima.

Adopción de medidas posibles y previsibles. Culpa de la persona perjudicada.
En el contrato de pasaje tienen lugar las siguientes causas de exención de responsabilidad y es la adopción de medidas, imposibilidad de tomarlas y culpa de la víctima.

32. Casos de Culpa concurrente.

En el caso de culpa concurrente, la ley establece que la responsabilidad del transportista se reducirá en la medida en que pruebe que la culpa de la persona perjudicada contribuyó a los daños

Limitación de la Responsabilidad. Fundamentos. Las limitaciones de la responsabilidad en el Código Aeronáutico abarca desde los Arts. 247 al 254.

Art. 248 C.C.P Establece que la responsabilidad del porteador respecto a cada pasajero por muerte o lesión de cada naturaleza, queda limitada a 15.000 jornales mínimos

Sus fundamentos son la protección a las empresas de transporte aéreo, facilitación de las decisiones judiciales y compensación en el sistema de presunción de la culpa del transportador

33. Responsabilidad Ilimitada y no Exonerable.

No se aplicará límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricante de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño. Por lo tanto, cuando existe dolo o falta dolosa, la responsabilidad es ilimitada y no puede ser exonerada ni por cláusulas especiales del contrato de transporte.

En el caso de las acciones de los dependientes, debe probarse que las mismas se encuadraban dentro de sus funciones; solamente así se puede extender la responsabilidad del transportador.

Cláusulas de Exoneración o limitación no prevista en la Ley.

El sistema adoptado por nuestra legislación en lo referente a la responsabilidad del transportador por daños a los pasajeros de preponderancia a la ley sobre la voluntad de las partes, como consecuencia de las características especiales del transporte aéreo.

En tal sentido, se declara la nulidad de las cláusulas que eximen al transportista de su responsabilidad, o que la reducen a límites inferiores a los legales. Sin embargo, una cláusula de tal naturaleza no anula las demás condiciones del contrato que se ajustan a la ley; en consecuencia éste sigue vigente y se considera que la cláusula ilegal no forma parte del mismo.

34. Las responsabilidades por daños en transportes sucesivos y gratuitos.

Art. 223 Código Aeronáutico. El los casos de transporte aéreo gratuito de personas, en servicios aéreos privados, el porteador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Art. 224 Código Aeronáutico. Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará al transporte de equipajes y cosas que viajen bajo la guarda del pasajero.

Acciones y Prescripciones.

Prescribirán al año: La 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.

35. DAÑOS EN EL TRANSPORTE DE EQUIPAJES Y CARGAS

Principios de Responsabilidad. Los principios que rigen la responsabilidad del transportador por los daños en el transporte de equipajes y de cargas, son los mismos que rigen en el transporte de pasajeros. Concepto de transporte aéreo a los efectos de la responsabilidad.

La conducción de personas o cosas por medio de una aeronave, se inspira por su analogía entre naves y aeronaves, en el milenario transporte marítimo, pero con variantes de trascendencia, como resultado de su peculiaridad: la velocidad y el alcance, la facilidad para cruzar fronteras sin ser detenido, pero con respeto de las zonas de vuelo prohibido

36. Casos de liberación de la responsabilidad.

Toda cláusula que exonere la responsabilidad al porteador será nula y sin valor, sin que por ello invalide el contrato de transporte. Igualmente se refiere a los casos de cláusulas con límite inferior a los montos fijados por éste Código, a excepción del caso de



sobreventa de pasajes donde 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 provinieren 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.

Los daños que originan la responsabilidad en el transporte de equipajes y cargas son: la pérdida total de los mismos, su deterioro o destrucción parcial y el atraso en su entrega al pasajero o destinatario. La existencia de estos daños o perjuicios debe ser demostrada por el usuario afectado. El caso específico de los daños ocasionados por el atraso de la llegada de las cosas a destino, es el que ofrece mayores dificultades de demostración para el perjudicado.

Esta circunstancia se debe a aquellos transportadores normalmente no fijan un horario rígido para la llegada de sus aeronaves y se considera aceptable un retraso de algunas horas. Corresponde a los tribunales competentes la determinación de los casos en que realmente se haya producido un daño apreciable que justifique el pago de una indemnización. Por lo general, el atraso se debe a causas de fuerza mayor, que eximen de responsabilidad al transportador.

Daño resultante de la naturaleza o vicio propio de la cosa.

Referidos al transporte de cosas, de equipajes y cargas, estos vicios han de ser surgidos o apreciados después de la aceptación de las cosas por el transportista.

Si el pasajero o destinatario recibe los equipajes o cargas sin protesta alguna, se presume que las cosas fueron entregadas en buen estado y conforme a lo estipulado para el transporte.

Los vicios a que se refiere la Ley deben surgir luego de haber sido aceptadas las cosas por el transportador, en caso contrario, éste tendría derecho a rechazarlas.

En caso de pérdida o deterioro de las cosas transportadas, el pasajero deberá presentar una protesta de inmediato, o antes de los 7 días para los equipajes, y 14 días para las cargas. Dichos plazos comienzan a contarse a partir de la fecha en que las cosas han sido recibidas. En caso de atraso, la protesta deberá hacerse dentro de los 21 días a partir de la fecha en que el equipaje o las cargas hayan sido puestos a disposición del destinatario o pasajero.

Limitación de la Responsabilidad

Se aplica el principio de limitación de la responsabilidad en base a los siguientes fundamentos:
D- La protección de las empresas de transporte aéreo de la gravedad del riesgo aeronáutico y de las enormes sumas que podrían verse obligadas a pagar como consecuencia de un accidente.

E- Facilitar las decisiones de los tribunales y asegurar que se haga efectivo el pago de la indemnización, fijando sumas razonables. En caso contrario, la insolvencia del transportista haría imposible el desembolso de las sumas debidas.

F- Compensar debidamente el sistema de presunción de culpa del transportista, a fin de no hacerlo excesivamente oneroso e injusto para éste.

37. Responsabilidad Ilimitada y no Exonerable

No se aplicarán límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricante de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño. Por lo tanto, cuando existe dolo o falta dolosa, la responsabilidad es ilimitada y no puede ser exonerada ni por cláusulas especiales del contrato de transporte.

En el caso de las acciones de los dependientes, debe probarse que las mismas se encuadraban dentro de sus funciones; solamente así se puede extender la responsabilidad del transportador.

Cláusula de Exoneración o limitación no prevista en la ley.

El sistema adoptado por nuestra legislación en lo referente a la responsabilidad del transportador por daños a los pasajeros de preponderancia a la ley sobre la voluntad de las partes, como consecuencia de las características especiales del transporte aéreo.

En tal sentido, se declara la nulidad de las cláusulas que eximen al transportista de su responsabilidad, o que la reducen a límites inferiores a los legales. Sin embargo, una cláusula de tal naturaleza no anula las demás condiciones del contrato que se ajustan a la ley; en consecuencia éste sigue vigente y se considera que la cláusula ilegal no forma parte del mismo.

38. La responsabilidad por daños en transportes sucesivos y gratuitos.

Art. 223 Código Aeronáutico. En los casos de transporte aéreo gratuito de personas, en servicios aéreos privados, el porteador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Art. 224 Código Aeronáutico. Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará al transporte de equipajes y cosas que viajen bajo la guarda del pasajero.

Protesta del pasajero o destinatario de la carga. Plazo para presentarla.

En caso de pérdida o deterioro de las cosas transportadas, el pasajero deberá presentar una protesta de inmediato, o antes de los 7 días para los equipajes, y 14 días para las cargas. Dichos plazos comienzan a contarse a partir de la fecha en que las cosas han sido recibidas. En caso de atraso, la protesta deberá hacerse dentro de los 21 días a partir de la fecha en que el equipaje o las cargas hayan sido puestos a disposición del destinatario o pasajero.

Acciones y Prescripciones.

Prescribirán al año: La 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.

39. DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE. Responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie. Fundamentos de ésta responsabilidad.

La caída de una aeronave o de una cosa desprendida de la misma, puede provocar daños a personas o bienes que nada tiene que ver con la autoridad aeronáutica y que son totalmente ajenos a la explotación y operación de la aeronave que produce el daño. En tales casos y por consecuencia de esos daños, surge la responsabilidad extracontractual.

Se ha seguido, en ésta materia el sistema de la doctrina "objetiva", prescindiendo de toda idea de culpa, para hacer la responsabilidad de la mera relación de consecuencia entre el hecho-causa y el hecho-efecto.

40. Concepto de Aeronave en vuelo a los efectos de la responsabilidad.

Art. 216 Código Aeronáutico. 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 fuerza motriz, después del aterrizaje.

Cuando se tratase de 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.

Daños que dan lugar a la reparación. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a la reparación con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o una persona o una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

Deben ser indemnizadas las personas que son dañadas ya sea en su persona propiamente dicha o en sus cosas. Personas responsables del daño.

Según el Convenio de Roma, la obligación de reparar los daños corresponde al operador de la aeronave, considerando como tal a la persona que se encuentra en uso de la misma en el momento de causarse los daños.

Este concepto abarca incluso a los dependientes que hubieren actuado en ejercicios de sus funciones Art. 218 Código Aeronáutico.

El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde ilimitadamente con los límites establecidos en este Código. Salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Si los daños reparables se hubieran producido a causa de una colisión de dos o más aeronaves. Si tales daños fueran ocasionados conjuntamente, cada una de ellas se considerara causante del daño.

41. Casos de Exoneración de la Responsabilidad.

Art 217 Código Aeronáutico. El explotador estará eximido de la responsabilidad, si prueba:;

Que fue privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública

Que los daños fueron consecuencia directa de un acto de guerra o conflicto armado

Que los daños fueron causados por un acto de sabotaje o terrorismo, y

Que los daños fueron causados en circunstancias del apoderamiento ilícito de la aeronave

42. Limitación de la Responsabilidad. Fundamentos.

Art. 247C.C.P. 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 éste Código.

Para los vuelos nacionales o de cabotaje. La responsabilidad del porteador será exclusivamente lo que establece éste Código.

43. Cálculo y Regulación de la indemnización. El problema más discutido por los expertos que crearon el sistema de la responsabilidad objetiva, ha sido indudablemente el criterio en base al cual se fijarían los límites pecuniarios del mismo. Se propuso una suma global máxima a ser aplicada a todos los casos de daños a terceros en superficie, pero fue descartada por su falta lógica y equidad.

También fue propuesto el abandono de la aeronave accidentada a los damnificados, lo cual no prosperó porque resulta obvio que cuanto mayores sean los daños causados en la superficie, mayor también será el perjuicio a la aeronave y menor el valor de los restos que se pudieran salvar.

El sistema de limitación fijado en el Convenio de Roma y seguido por nuestra legislación aeronáutica, se basa en el peso de la aeronave. Se entiende como tal al peso máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad.

44. Responsabilidad Ilimitada. Casos previstos en la Ley. Acciones y Prescripciones.

No se aplicará límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricante de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño. Por lo tanto, cuando existe dolo o falta dolosa, la responsabilidad es ilimitada y no puede ser exonerada ni por cláusulas especiales del contrato de transporte.

En el caso de las acciones de los dependientes, debe probarse que las mismas se encuadraban dentro de sus funciones; solamente así se puede extender la responsabilidad del transportador.

Art. 238 Código Aduanero. Las acciones de reparación de daños causados a terceros en la superficie prescriben al año

Cláusulas de Exoneración o limitación no prevista en la Ley.

El sistema adoptado por nuestra legislación en lo referente a la responsabilidad del transportador por daños a los pasajeros de preponderancia a la ley sobre la voluntad de las partes, como consecuencia de las características especiales del transporte aéreo.

En tal sentido, se declara la nulidad de las cláusulas que eximen al transportista de su responsabilidad, o que la reducen a límites inferiores a los legales. Sin embargo, una cláusula de tal naturaleza no anula las demás condiciones del contrato que se ajustan a la ley; en consecuencia éste sigue vigente y se considera que la cláusula ilegal no forma parte del mismo.



45. Las responsabilidades por daños en transportes sucesivos y gratuitos.

Art. 223 Código Aeronáutico. En los casos de transporte aéreo gratuito de personas, en servicios aéreos privados, el porteador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Art. 224 Código Aeronáutico. Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará al transporte de equipajes y cosas que viajen bajo la guarda del pasajero.

Acciones y Prescripciones.

Prescribirán al año: 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.

46. DAÑOS EN EL TRANSPORTE DE EQUIPAJES Y CARGAS

Principios de Responsabilidad. Los principios que rigen la responsabilidad del transportador por los daños en el transporte de equipajes y de cargas, son los mismos que rigen en el transporte de pasajeros. Concepto de transporte aéreo a los efectos de la responsabilidad.

La conducción de personas o cosas por medio de una aeronave, se inspira por su analogía entre naves y aeronaves, en el milenar transporte marítimo, pero con variantes de trascendencia, como resultado de su peculiaridad: la velocidad y el alcance, la facilidad para cruzar fronteras sin ser detenido, pero con respeto de las zonas de vuelo prohibido

47. Casos de liberación de la responsabilidad.

Toda cláusula que exonere la responsabilidad al porteador será nula y sin valor, sin que por ello invalide el contrato de transporte. Igualmente se refiere a los casos de cláusulas con límite inferior a los montos fijados por éste Código, a excepción del caso de sobreventa de pasajes donde 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.

Los daños que originan la responsabilidad en el transporte de equipajes y cargas son: la pérdida total de los mismos, su deterioro o destrucción parcial y el atraso en su entrega al pasajero o destinatario. La existencia de estos daños o perjuicios debe ser demostrada por el usuario afectado. El caso específico de los daños ocasionados por el atraso de la llegada de las cosas a destino, es el que ofrece mayores dificultades de demostración para el perjudicado.

Esta circunstancia se debe a aquellos transportadores normalmente no fijan un horario rígido para la llegada de sus aeronaves y se considera aceptable un retraso de algunas horas. Corresponde a los tribunales competentes la determinación de los casos en que realmente se haya producido un daño apreciable que justifique el pago de una indemnización. Por lo general, el atraso se debe a causas de fuerza mayor, que eximen de responsabilidad al transportador.

Daño resultante de la naturaleza o vicio propio de la cosa.

Referidos al transporte de cosas, de equipajes y cargas, estos vicios han de ser surgidos o apreciados después de la aceptación de las cosas por el transportista.

Si el pasajero o destinatario recibe los equipajes o cargas sin protesta alguna, se presume que las cosas fueron entregadas en buen estado y conforme a lo estipulado para el transporte.

Los vicios a que se refiere la Ley deben surgir luego de haber sido aceptadas las cosas por el transportador, en caso contrario, éste tendría derecho a rechazarlas.

En caso de pérdida o deterioro de las cosas transportadas, el pasajero deberá presentar una protesta de inmediato, o antes de los 7 días para los equipajes, y 14 días para las cargas. Dichos plazos comienzan a contarse a partir de la fecha en que las cosas han sido recibidas. En caso de atraso, la protesta deberá hacerse dentro de los 21 días a partir de la fecha en que el equipaje o las cargas hayan sido puestos a disposición del destinatario o pasajero.

Limitación de la Responsabilidad

Se aplica el principio de limitación de la responsabilidad en base a los siguientes fundamentos:

D- La protección de las empresas de transporte aéreo de la gravedad del riesgo aeronáutico y de las enormes sumas que podrían verse obligadas a pagar como consecuencia de un accidente.

E- Facilitar las decisiones de los tribunales y asegurar que se haga efectivo el pago de la indemnización, fijando sumas razonables. En caso contrario, la insolvencia del transportista haría imposible el desembolso de las sumas debidas.

F- Compensar debidamente el sistema de presunción de culpa del transportista, a fin de no hacerlo excesivamente oneroso e injusto para éste.

48. Responsabilidad Ilimitada y no Exonerable

No se aplicarán límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricante de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño. Por lo tanto, cuando existe dolo o falta dolosa, la responsabilidad es ilimitada y no puede ser exonerada ni por cláusulas especiales del contrato de transporte.

En el caso de las acciones de los dependientes, debe probarse que las mismas se encuadraban dentro de sus funciones; solamente así se puede extender la responsabilidad del transportador.

Cláusula de Exoneración o limitación no prevista en la ley.

El sistema adoptado por nuestra legislación en lo referente a la responsabilidad del transportador por daños a los pasajeros de preponderancia a la ley sobre la voluntad de las partes, como consecuencia de las características especiales del transporte aéreo. En tal sentido, se declara la nulidad de las cláusulas que eximen al transportista de su responsabilidad, o que la reducen a límites inferiores a los legales. Sin embargo, una cláusula de tal naturaleza no anula las demás condiciones del contrato que se ajustan a la ley; en consecuencia éste sigue vigente y se considera que la cláusula ilegal no forma parte del mismo.

39. La responsabilidad por daños en transportes sucesivos y gratuitos.

Art. 223 Código Aeronáutico. En los casos de transporte aéreo gratuito de personas, en servicios aéreos privados, el porteador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Art. 224 Código Aeronáutico. Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará al transporte de equipajes y cosas que viajen bajo la guarda del pasajero.



Protesta del pasajero o destinatario de la carga. Plazo para presentarla.

En caso de pérdida o deterioro de las cosas transportadas, el pasajero deberá presentar una protesta de inmediato, o antes de los 7 días para los equipajes, y 14 días para las cargas. Dichos plazos comienzan a contarse a partir de la fecha en que las cosas han sido recibidas. En caso de atraso, la protesta deberá hacerse dentro de los 21 días a partir de la fecha en el equipaje o las cargas hayan sido puestos a disposición del destinatario o pasajero.

Acciones y Prescripciones.

Prescribirán al año: La 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.

49. DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

Responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie. Fundamentos de ésta responsabilidad.

La caída de una aeronave o de una cosa desprendida de la misma, puede provocar daños a personas o bienes que nada tiene que ver con la autoridad aeronáutica y que son totalmente ajenos a la explotación y operación de la aeronave que produce el daño. En tales casos y por consecuencia de esos daños, surge la responsabilidad extracontractual.

Se ha seguido, en ésta materia el sistema de la doctrina "objetiva", prescindiendo de toda idea de culpa, para hacer la responsabilidad de la mera relación de consecuencia entre el hecho- causa y el hecho-efecto.

50. Concepto de Aeronave en vuelo a los efectos de la responsabilidad.

Art. 216 Código Aeronáutico. E 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 fuerza motriz, después del aterrizaje. Cuando se tratase de 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.

Daños que dan lugar a la reparación.

La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a la reparación con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o una persona o una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. Deben ser indemnizadas las personas que son dañadas ya sea en su persona propiamente dicha o en sus cosas.

Personas responsables del daño.

Según el Convenio de Roma, la obligación de reparar los daños corresponde al operador de la aeronave, considerando como tal a la persona que se encuentra en uso de la misma en el momento de causarse los daños.

Este concepto abarca incluso a los dependientes que hubieren actuado en ejercicios de sus funciones Art. 218 Código Aeronáutico. El que sin tener la disposición de la aeronave, las usa sin consentimiento del explotador, responde ilimitadamente con los límites establecidos en este Código. Salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Si los daños reparables se hubiera producido a causa de una colisión de dos o más aeronaves. Si tales daños fueran ocasionados conjuntamente, cada una de ellas se considerara causante del daño.

51. Casos de Exoneración de la Responsabilidad.

Art 217 Código Aeronáutico. El explotador estará eximido de la responsabilidad, si prueba: Que fue privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública Que los daños fueron consecuencia directa de un acto de guerra o conflicto armado Que los daños fueron causados por un acto de sabotaje o terrorismo, y Que los daños fueron causados en circunstancias del apoderamiento ilícito de la aeronave.

52. Limitación de la Responsabilidad. Fundamentos.

Art. 247C.C.P. 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 éste Código. Para los vuelos nacionales o de cabotaje. La responsabilidad del porteador será exclusivamente lo que establece éste Código.

53. Cálculo y Regulación de la indemnización.

El problema más discutido por los expertos que crearon el sistema de la responsabilidad objetiva, ha sido indudablemente el criterio en base al cual se fijarían los límites pecuniarios del mismo. Se propuso una suma global máxima a ser aplicada a todos los casos de daños a terceros en superficie, pero fue descartada por su falta lógica y equidad. También fue propuesto el abandono de la aeronave accidentada a los damnificados, lo cual no prosperó porque resulta obvio que cuanto mayores sean los daños causados en la superficie, mayor también será el perjuicio a la aeronave y menor el valor de los restos que se pudieran salvar.

El sistema de limitación fijado en el Convenio de Roma y seguido por nuestra legislación aeronáutica, se basa en el peso de la aeronave. Se entiende como tal al peso máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad.

54. Responsabilidad ilimitada. Casos previstos en la Ley. Acciones y Prescripciones.

No se aplicarán límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricante de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño. Por lo tanto, cuando existe dolo o falta dolosa, la responsabilidad es ilimitada y no puede ser exonerada ni por cláusulas especiales del contrato de transporte.

En el caso de las acciones de los dependientes, debe probarse que las mismas se encuadraban dentro de sus funciones; solamente así se puede extender la responsabilidad del transportador.

Art. 238 Código Aduanero. Las acciones de reparación de daños causados a terceros en la superficie prescriben al año

55. ABORDAJE AEREO

Concepto y casos en que se produce. Es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento o en vuelo. Esta noción incluye los casos de daños a aeronaves en movimiento, aunque no se hubiera producido propiamente una colisión.

56. Concepto de aeronave en movimiento y en vuelo en casos de abordajes. Se considera que la aeronave está en movimiento cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, y cuando está en vuelo. Se distingue dos tipos de abordaje:

A- Directo: Es producido por la colisión de dos máquinas.

B- Indirecto: Implica daños ocasionados a causa de dos o más aeronaves en movimiento, aunque las mismas no hubieran estado en contacto físico.

No está comprendido el caso del choque de una máquina en movimiento con otra estacionada, por no reunir el requisito mencionado. En cambio el aire desplazado por el paso de una aeronave puede ocasionar la caída de otra en vuelo o perjudicar a un aparato que se encuentra efectuando maniobras en tierra; en tales casos, son plenamente aplicables las disposiciones sobre abordaje previstas en nuestra legislación.

Desde el punto de vista técnico, el abordaje constituye un accidente aéreo, cuyo tratamiento podría ser similar a cualquier otro. Sin



embargo las consecuencias jurídicas de que estén involucrados dos o más aeronaves, justifican el establecimiento de un régimen especial de responsabilidad.

Todo accidente que resulte de la destrucción total o parcial de la aeronave, origina los dos tipos de responsabilidad que hemos visto: la contractual basada en la relación jurídica existente entre transportador y el usuario, y la extracontractual fundado en los daños causados a terceros en la superficie.

Por su parte el abordaje da origen a estos dos tipos de responsabilidad, pero no siempre afectará a ambos transportadores: cuando se hubiera producido el daño por culpa de uno de los transportadores, el mismo debe responder ante los usuarios de todas las aeronaves involucrada, e incluso por los daños ocasionados por estas. De ésta manera, queda establecida una relación extracontractual que coexiste con lo que deriva del contrato de transporte.

Daños que dan lugar a la reparación.

Art. 220 Código Aeronáutico. La responsabilidad por la reparación del daño causado por un abordaje corresponde al explotador culpable, sea que le cause personalmente o por medio de sus dependientes

57. Personas responsables del daño. Clases de abordaje y responsabilidad en cada caso.

El abordaje puede producirse por culpa de uno solo o de los operadores de las naves involucradas; en tal caso, la obligación de reparar los daños corresponde exclusivamente al mismo.

Si los daños hubieran sido originados por culpa de los operadores de dos o más aeronaves, existe culpa concurrente y cada uno de ellos responderá ante los demás en la proporción en que su culpa hubiera contribuido a los perjuicios.

En caso de no poder determinarse la respectiva gravedad de las culpas, cada persona responsable soportará sus propios daños; éste es el conocido como abordaje dudoso o por culpa inescrutable.

Finalmente, el abordaje puede producirse sin culpa de los operadores o de sus dependientes, conocido como abordaje fortuito; en éstos casos, los daños son soportados igualmente por cada una de las partes.

En caso del operador que hubiera respondido por daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente.

58. Limitación de la Indemnización. Casos.

Art. 247C.C.P. 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 éste Código. Para los vuelos nacionales o de cabotaje. La responsabilidad del porteador será exclusivamente lo que establece éste Código.

Art. 248 C.C.P Establece que la responsabilidad del porteador respecto a cada pasajero por muerte o lesión de cada naturaleza, queda limitada a 15.000 jornales mínimos

Art. 249 Código Aduanero.

Art. 250 Código Aduanero. En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserve el pasajero, la responsabilidad por cada viajero quedará limitada a la suma equivalente a 30 jornales mínimos.

En caso de daño causado por retraso o denegatoria al embarque por sobreventa de pasajes como se especifica en éste Código, en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limita a 30 salarios mínimos por pasajero o el monto del billete al destino del vuelo.

Responsabilidad ilimitada Casos.

La persona responsable de un abordaje aéreo no puede acogerse a los beneficios de la limitación establecida por la ley en los siguientes casos:

& Si se prueba que el daño fue originado en una acción u omisión del operador o de alguno de sus dependientes, con intención de causar el daño y con temeridad y sabiendo que probablemente lo causaría. En el caso de los dependientes, debe probarse que los mismos estaban actuando en el ejercicio de sus funciones.

& Si la persona responsable de los daños se hubiera apoderado ilícitamente de la aeronave y la usara sin el consentimiento del operador o propietario.

En consecuencia, los dos casos de responsabilidad ilimitada son los de dolo o falta dolosa y apoderamiento ilícito de la aeronave.

Acciones y Prescripciones.

Art. 228 Código Aduanero. Las acciones por daños emergentes en casos de abordaje, a partir de la fecha de ocurrido el hecho.

Las acciones de repetición entre porteadores, 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.

Las acciones de reparación de daños causados por abordaje prescriben por el transcurso de 2 años, contados a partir de la fecha en que se produjo el hecho.

59. Averías. Reglas aplicables a la avería común en la navegación comercial aérea. Idem en el caso de avería simple.

Art. 138 Código Aeronáutico. A la avería común o gruesa producida en la navegación aérea. Le son aplicables los principios del derecho comercial marítimo y las disposiciones legales correspondientes; para el efecto, se equipara la aeronave al buque. Por su parte, la avería particular o simple se rige por las disposiciones del Derecho común.

Avería Gruesa o Común: es el daño y los gastos realizados deliberadamente en beneficio común de todos los elementos integrantes de la expedición, con el objeto de salvarlo de un peligro común.

Avería Particular o Simple: Se produce cuando los daños o gastos resultan de un hecho voluntario o involuntario relacionado con el buque o la carga separadamente.

Reglas de York – Amberes: Existe un acto de avería gruesa cuando y solamente cuando se incurra intencionadamente y razonablemente en sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el propósito de preservar de un peligro, los bienes expuestos en una aventura marítima común.