



# GACETA OFICIAL

## DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

Dirección Superior: Gabinete Civil de la Presidencia - Palacio de Gobierno - Dirección y Administración: Dirección de Publicaciones Oficiales - Avda. Stella Maris c/Hernandarias - Telefax 497 855 - ASUNCION - PARAGUAY

NUMERO 7 (BIS)

Asunción, 10 de enero de 2002

EDICION DE 24 PAGINAS

### SECCION REGISTRO OFICIAL

#### S U M A R I O

#### PODER LEGISLATIVO

Ley N° 1.860

#### PODER LEGISLATIVO

**LEY N° 1.860.-** QUE ESTABLECE EL CODIGO AERONAUTICO DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY.

#### EL CONGRESO DE LA NACION PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE

#### LEY

#### TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPITULO UNICO

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

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

Si alguna cuestión no puede resolverse por aplicación de las normas jurídicas mencionadas, se tendrán en consideración la restante legislación positiva vigente, los principios jurídicos del derecho aeronáutico, los usos y costumbres de la actividad aérea y los principios generales del derecho.

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

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

#### TITULO II JURISDICCION Y COMPETENCIA

#### CAPITULO UNICO

**Artículo 4º.-** Las aeronaves tienen la

nacionalidad del Estado donde están matriculadas.

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

a) los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya, sobre territorio paraguayo, sobre alta mar o en el espacio aéreo que no dependa de la soberanía de ningún Estado; y,

b) los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que se comprometa la seguridad del Estado subyacente, o se causen daños a las personas o bienes en la superficie.

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

a) cuando se afecte la seguridad del Estado o el orden público, o se violen disposiciones de carácter militar o fiscal;

b) cuando se transgredan leyes o reglamentos de la circulación aérea;

c) cuando se lesionen los intereses del Estado paraguayo o se causen daños a personas o bienes que se encuentren en territorio paraguayo; y,

d) cuando se cometa un delito que tenga efecto en territorio paraguayo o que se efectúe en la República el primer aterrizaje posterior al hecho punible.

**Artículo 7º.-** Compete a la Autoridad Aeronáutica Civil la aplicación en el ámbito administrativo de las disposiciones de este código y de las demás normas jurídicas relacionadas con la aeronavegación, así como la regulación, fiscalización y control de las actividades, infraestructura y servicios inherentes a la aeronavegación, la investigación de incidentes y accidentes aeronáuticos y la sanción de las faltas.

#### TITULO III CLASES, REGISTRO Y NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

## CAPITULO I AERONAVES

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

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

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

## CAPITULO II REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL

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

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

a) las matrículas de aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;

b) todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga, así como los motores o aeronaves en construcción;

c) los créditos privilegiados o derechos de garantía que afecten o recaigan sobre las aeronaves y motores, así como sobre las que se encuentran en construcción;

d) los contratos de utilización de aeronaves, de locación financiera u operativa, de intercambio de aeronaves, excepto los de fletamento, salvo que pidiere el fletante o fletador;

e) las medidas cautelares tales como embargos, secuestros, inhibiciones de gravar y vender, anotaciones de litis, prohibiciones de innovar o contratar y las interdicciones y toda medida de autoridad competente que pesen sobre las aeronaves y motores o se decreten contra ellas;

f) las pólizas de seguro, sus vencimientos y renovaciones;

g) la resolución de la Autoridad Aeronáutica Civil que declare la pérdida, destrucción o abandono de una aeronave, así como la cesación de actividades y las modificaciones substanciales que se hagan en ellas;

h) nombre, domicilio y nacionalidad de las personas físicas o los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias o beneficiarias de un contrato de utilización de

aeronaves paraguayas; e,

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

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

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

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

a) las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico paraguayo, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros;

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

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

d) las autorizaciones para la instalación y funcionamiento de industrias aeronáuticas y talleres del ramo;

e) las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aeromodelismo y otras asociaciones civiles de carácter aeronáutico;

f) las resoluciones de la Autoridad Aeronáutica Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados;

g) las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica; y,

h) los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan los reglamentos.

## CAPITULO III NACIONALIDAD Y MATRICULA

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

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

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

a) cuando la aeronave fuese matriculada en otro país;

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

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

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

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

a) de propiedad de personas físicas de nacionalidad paraguaya o extranjera, con domicilio en el territorio nacional; y,

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

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

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

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

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

No se otorgarán dichas escrituras sin que se agregue al protocolo una certificación expedida por

el registro nacional de aeronaves en la que consten las condiciones de dominio y gravámenes de las aeronaves o la ausencia de interdicciones que pesen sobre los otorgantes.

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

**Artículo 26.-** En caso de locación de aeronaves extranjeras por un plazo mayor a seis meses, cualquiera sea la modalidad del contrato, siempre que sean afectadas al servicio de transporte aéreo nacional e internacional realizado por transportadores de bandera paraguaya, podrá concederse una inscripción temporal con matrícula paraguaya, la que caducará con el vencimiento del plazo contractual, salvo renovación y solicitud de extensión de vigencia, con una antelación de por lo menos treinta días a la fecha término y conforme a las estipulaciones del contrato respectivo. Las mismas disposiciones se aplicarán a los operadores nacionales de trabajo aéreo en sus distintas especialidades.

#### **CAPITULO IV AERONAVEGABILIDAD**

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

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

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

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

#### **CAPITULO V DE LOS PRIVILEGIOS**

**Artículo 29.-** Los privilegios establecidos en el presente Capítulo tendrán preferencia sobre cualquier otro privilegio general o especial, salvo los reconocidos a favor del Estado, los órganos que lo componen y el de los trabajadores.

**Artículo 30.-** El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no lo hubiera

inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional dentro del plazo de tres meses, el que se contará a partir del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

**Artículo 31.-** El privilegio se traslada de pleno derecho a los importes que sustituyen los bienes sobre los que recaiga, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

**Artículo 32.-** En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

**Artículo 33.-** Los créditos privilegiados previstos en este Capítulo recaen sobre las aeronaves cuya explotación sea ejercida por el propietario o por quien tenga su legítima disponibilidad, salvo los casos de apoderamiento ilícito o mala fe del acreedor.

**Artículo 34.-** Tendrán privilegio sobre la aeronave:

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

**Artículo 35.-** Los créditos que se refieren a un mismo vuelo, son privilegiados en el orden de prelación establecido en el artículo anterior. Los créditos privilegiados del último vuelo son preferidos a los de vuelos anteriores. Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.

**Artículo 36.-** Los privilegios se ejercen sobre la aeronave, sus motores, sus partes componentes y la indemnización del seguro. La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que se hayan beneficiado directamente con los gastos provenientes de la búsqueda, de la asistencia y del salvamento de la aeronave.

**Artículo 37.-** Los privilegios se extinguen:

- a) por extinción de la obligación principal;
- b) por la expiración del plazo de un año desde la inscripción en el Registro, siempre que no medie renovación antes de su expiración;
- c) por la venta judicial de la aeronave, después

de satisfechos los créditos privilegiados de mejor rango, inscriptos conforme a lo dispuesto en el presente Capítulo; y,

d) por renuncia expresa del acreedor sobre su derecho preferente.

**Artículo 38.-** Se reconocen privilegios sobre la carga transportada a favor de la Compañía Transportadora, por el valor del transporte. Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los sesenta días siguientes a su descarga, y siempre que no hayan pasado legítimamente a manos de terceros. El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. La inscripción de este privilegio no será obligatoria.

## **CAPITULO VI DE LA HIPOTECA**

**Artículo 39.-** Las aeronaves pueden ser hipotecadas. El derecho real de garantía puede afectar a todo o parte de la aeronave, los motores y los que se encuentren en construcción, con proyecto aprobado.

Para constituirse la hipoteca conforme a este código, la aeronave, los motores y las partes ya construidas deberán estar inscriptos en el Registro Aeronáutico Nacional; sin embargo, no podrá ser hipotecada la aeronave inscripta en forma temporal, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

**Artículo 40.-** Cuando los bienes hipotecados fueran motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se hará de los mismos.

La hipoteca de motores mantiene sus efectos, aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

**Artículo 41.-** La hipoteca deberá constituirse por escritura pública. En caso de pluralidad hipotecaria, la que primero se inscribiese en el Registro Aeronáutico Nacional gozará de preferencia a las otras, que tendrán la prelación conforme al orden de inscripción.

Las hipotecas convencionales constituidas en el extranjero serán válidas y tendrán efectos en la República, siempre que consten en instrumentos públicos debidamente legalizados y sean inscriptos en el Registro Aeronáutico Nacional. Las sentencias dictadas por los tribunales extranjeros sobre dichas hipotecas tendrán fuerza ejecutiva, de conformidad a lo dispuesto en el Código Procesal Civil.

**Artículo 42.-** La escritura pública de constitución de hipoteca y la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional deberán contener los siguientes datos:

- a) nombre, apellido y domicilio de las partes contratantes;
- b) la matrícula y número de serie de la aeronave, sus partes componentes y los motores de la aeronave en que se encuentra instalado o se efectuará su instalación;
- c) los seguros que cubren el bien hipotecado;

d) el monto del crédito, intereses convenidos, plazo del contrato y el lugar del pago;

e) si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos anteriores, se hará la transcripción del contrato y se indicará la etapa en que se halla la construcción; y,

f) si se tratase de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.

**Artículo 43.-** El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización por seguro del bien hipotecado, y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

**Artículo 44.-** En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

**Artículo 45.-** Cuando existiesen dos o más acreedores hipotecarios, los titulares de créditos a plazo tendrán iguales derechos sobre el precio de la aeronave vendida, con relación a aquellos acreedores cuyos créditos se hallan vencidos.

**Artículo 46.-** La hipoteca constituida por un copropietario sobre su parte indivisa en la aeronave, sólo da derecho al acreedor a embargar y ejecutar dicha parte. El copropietario sólo puede constituir hipoteca sobre su parte indivisa, con el consentimiento de la mayoría. La hipoteca subsiste después de enajenada la aeronave o dividido el condominio.

**Artículo 47.-** La hipoteca se extingue a los siete años de la fecha de inscripción, pudiendo ser renovada por períodos iguales y además:

- a) por la extinción de la obligación principal;
- b) por renuncia del acreedor a su derecho;
- c) por remate judicial; y,

d) por la pérdida de la aeronave o su destrucción total, sin perjuicio de la preferencia sobre el seguro o indemnización correspondiente.

**Artículo 48.-** El derecho real de hipoteca constituido de acuerdo con este Código, tiene privilegio inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en el Capítulo correspondiente.

**Artículo 49.-** Para los casos no previstos en este Código sobre la hipoteca aeronáutica, regirán subsidiariamente las disposiciones del Código Civil Paraguayo referentes a la hipoteca.

## **CAPITULO VII DELEMBARGO**

**Artículo 50.-** Todas las aeronaves y los motores de aeronaves pueden ser objeto de embargos, excluyéndose a las aeronaves públicas y a los motores afectados a dichas aeronaves.

**Artículo 51.-** La inscripción del embargo en el Registro Aeronáutico Nacional confiere a su titular preferencia de pago con relación a otros acreedores

cuyos derechos no hubieran sido inscriptos con antelación, salvo los de mejor derecho.

**Artículo 52.-** El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave sólo cuando haya sido ordenado por juez competente, en virtud de:

- a) una ejecución de sentencia;
- b) un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir;
- c) un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa;
- d) créditos por derechos de utilización de aeronaves, de los servicios accesorios o de los servicios complementarios de la aeronavegación; y,
- e) una sentencia o medida cautelar dictada por tribunales extranjeros por incumplimiento de un contrato de locación o de financiación de la aeronave o motores, cuando ellas se basen en un contrato que contemple la prórroga de jurisdicción.

## **CAPITULO VIII DE LA DOCUMENTACION A BORDO**

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

## **TITULO IV CIRCULACION AEREA**

### **CAPITULO UNICO**

**Artículo 54.-** El despegue, la circulación, el aterrizaje y el acuatizaje de aeronaves serán libres en el territorio y espacio aéreo paraguayos, con sujeción a lo dispuesto por este código y por las demás normas jurídicas nacionales e internacionales.

El tránsito aéreo será regulado de manera que posibilite el estacionamiento y desplazamiento seguro y ordenado de las aeronaves.

**Artículo 55.-** La actividad aérea en determinadas zonas del territorio paraguayo puede ser prohibida o restringida por razones de defensa, seguridad nacional, interés público o seguridad de vuelo.

**Artículo 56.-** En ningún caso se permitirá transportar en las aeronaves que conduzcan pasajeros, como carga o equipaje, explosivos, municiones de guerra y sustancias inflamables.

**Artículo 57.-** Ninguna aeronave volará dentro del territorio nacional sin contar con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes, y los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva.

**Artículo 58.-** Ninguna aeronave volará sobre una población a menor altura que la fijada por la Autoridad Aeronáutica Civil, ni realizará vuelos acrobáticos sobre las zonas pobladas.

**Artículo 59.-** Excepto en caso de peligro inminente,

no podrán arrojarse de las aeronaves en vuelo materias u objetos que puedan causar daños a las personas o bienes en la superficie.

**Artículo 60.-** Las aeronaves civiles para ingresar, sobrevolar o salir del territorio nacional, requerirán de autorización previa de la Autoridad Aeronáutica Civil, la que especificará las aerovías, puntos de cruce de frontera y designará el o los aeropuertos de control y fiscalización.

La circulación de aeronaves extranjeras se someterá además a lo dispuesto en los tratados o convenios en que Paraguay sea parte.

**Artículo 61.-** Cuando una aeronave hubiera aterrizado o acuatizado en lugares distintos a los autorizados para el efecto, las personas encargadas de su conducción estarán obligadas a comunicarlo de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil, aduana o policial más próxima, expresando la causa del apartamiento de su ruta aérea.

**Artículo 62.-** Las aeronaves extranjeras con autorización de sobrevolar en tránsito por el territorio nacional no estarán sometidas a formalidades de fiscalización. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir las reglas de circulación aérea correspondiente. La Autoridad Aeronáutica Civil podrá ordenar el aterrizaje de una aeronave en vuelo sobre territorio nacional cuando su ingreso se haya llevado a cabo sin autorización o se infrinjan con ella normas específicas de circulación aérea.

**Artículo 63.-** La Autoridad Aeronáutica Civil podrá practicar las verificaciones autorizadas en el presente código, relativas a las personas, a las aeronaves, a su tripulación y a las cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento en el aeródromo y tomar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo y control de la circulación aérea. Evitará todo retardo innecesario a las aeronaves, así como molestias a sus tripulantes y pasajeros.

Las aeronaves en vuelo sobre el territorio de la República, sin excepción, están obligadas a aterrizar inmediatamente, después de recibir la orden desde tierra o aire, por medio de las señales o comunicaciones reglamentarias. La inobservancia de la orden dará derecho al empleo de la fuerza, en los casos y circunstancias que establezca la Autoridad Aeronáutica Civil, quedando excluida toda responsabilidad del Estado, por los daños y perjuicios que se produzcan.

**Artículo 64.-** La facultad de controlar y retener transitoriamente aeronaves, a su tripulación o a las personas y cosas transportadas a bordo, corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil y, en consecuencia, podrá impedir el vuelo de una aeronave que no reúna las condiciones exigidas por la ley o los reglamentos, comunicando de inmediato el hecho a la Autoridad Policial o Judicial competente.

**Artículo 65.-** Los vuelos acrobáticos y los que constituyan espectáculo público deberán tener el permiso de la Autoridad Aeronáutica Civil, en las condiciones que establezca el reglamento respectivo.

## TITULO V INFRAESTRUCTURA

## CAPITULO I AERODROMOS Y AEROPUERTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ni en caso de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.

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

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

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

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

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

## **CAPITULO II INSTALACIONES Y SERVICIOS DE AYUDA PARA LA NAVEGACIONAEREA**

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

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

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

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

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

nacional como internacional.

## **CAPITULO III FACILITACION**

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

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

## **TITULO VI LIMITACIONES AL DOMINIO E INTERES DE LA NAVE- GACIONAEREA**

### **CAPITULO UNICO**

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

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

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

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

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

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

operaciones aeronáuticas.

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

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

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

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

## TITULO VII PERSONAL AERONAUTICO

### CAPITULO I CONCEPTO Y CLASIFICACION

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

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

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

La convalidación de licencias habilitantes y certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero se registrará por los acuerdos

suscritos entre ese Estado y la República del Paraguay.

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

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

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

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

## CAPITULO II DEL COMANDANTE DE AERONAVE

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

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

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

**Artículo 100.-** Son obligaciones del comandante:

a) constatar que la aeronave y la tripulación cuentan con la documentación legal exigida;

b) inspeccionar la distribución de la carga para el peso y balanceo de la aeronave, cumpliendo las especificaciones técnicas para el tipo de aeronave que vaya a conducir;

c) permanecer a bordo de la aeronave en caso de peligro y adoptar las medidas necesarias y útiles para asegurar a los pasajeros, la tripulación, los bienes de a bordo y evitar daños en la superficie;

d) denegar el embarque de personas que no estuvieren en condiciones físicas o síquicas de volar, y que puedan constituir un trastorno o peligro para el orden o seguridad a bordo;

e) cumplir y hacer cumplir las normas jurídicas que regulan las operaciones de vuelo y los manuales técnicos aprobados por las autoridades correspondientes;

f) constatar que la aeronave y equipos hayan sido revisados y que estén aptos para iniciar la operación de vuelo, de acuerdo a los manuales correspondientes;

g) adoptar las medidas necesarias para la seguridad de la aeronave, pasajeros y carga, así como la prevención de actos que atenten contra los mismos; y,

h) cumplir las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo cuando éstas puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de los pasajeros, en cuyo caso, el comandante adoptará la decisión que a su criterio sea necesaria para cumplir con su cometido, previa notificación que hará de inmediato a los referidos servicios, asumiendo la responsabilidad de tal decisión.

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

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

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

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

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

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

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

### CAPITULO III REGIMEN LABORAL

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

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

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

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

### TITULO VIII DE EXPLOTADOR

#### CAPITULO UNICO

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

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

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

### TITULO IX SERVICIO AEREO

#### CAPITULO I EXPLOTACION DE SERVICIOS AEREOS

**Artículo 113.-** La explotación de los servicios de transporte aéreo internacional requiere autorización previa del Poder Ejecutivo.

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

La explotación de servicios aéreos nacionales, de trabajo aéreo y de aeronáutica no comercial sólo requiere la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil. En caso de cesión, transferencia o delegación previamente autorizada por la Autoridad Aeronáutica Civil, el cesionario debe cumplir con los requisitos

previstos en este Título para los operadores aéreos.

**Artículo 114.-** A los fines del artículo anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará los requisitos exigidos en cuanto a la capacidad legal, técnica, económica y financiera del interesado en la explotación de la actividad aeronáutica comercial.

**Artículo 115.-** Toda persona física o jurídica que desee explotar servicio aéreo de transporte nacional o internacional por empresas paraguayas, deberá obtener de la Autoridad Aeronáutica Civil un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

La Autoridad Aeronáutica Civil emitirá dicho certificado si, después de una investigación detallada, encuentra que el solicitante está adecuada y apropiadamente equipado y ha demostrado la capacidad técnica y financiera para realizar una operación segura de acuerdo con las disposiciones de este código y sus reglamentos.

Tratándose de servicios de transporte aéreo internacional a cargo de explotadores extranjeros, se aplicarán los acuerdos y convenios internacionales de los que sea parte la República del Paraguay.

**Artículo 116.-** A los efectos de este código, se entiende por Certificado de Explotador de Servicio Aéreo, al otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil a una persona física o jurídica que se dedicará a la explotación de servicios aéreos con aeronaves destinadas a operaciones de transporte aéreo comercial.

Se entiende por Certificado de Operador Aéreo, al documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil a una persona física o jurídica que se dedicará a la explotación de servicios aéreos con aeronaves destinadas a actividades distintas al transporte aerocomercial.

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

**Artículo 118.-** Los certificados se extinguirán al vencimiento del plazo por el cual fueron otorgados y podrán ser renovados. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica Civil, según lo determine la reglamentación, en cualquier momento podrá suspender o revocar el certificado de operador aéreo otorgado para la explotación de actividades aeronáuticas, en los siguientes casos:

a) si el explotador u operador no cumpliera las obligaciones a su cargo;

b) si el servicio no fuese iniciado dentro del plazo indicado en el permiso de operación;

c) si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causa justificada o sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil;

d) si la empresa fuese declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución conforme a la ley

y no ofrezca, a juicio de la Autoridad Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación eficiente y segura de los servicios;

e) si el explotador se opusiese a la fiscalización e inspección establecidas en este código y su reglamentación para garantizar adecuadamente la seguridad operacional;

f) si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos obligatoria prevista en este código;

g) si mediase renuncia del explotador u operador, previa aceptación de la Autoridad Aeronáutica Civil; y,

h) si el explotador u operador dejase de reunir los requisitos legales del respectivo Certificado.

**Artículo 119.-** Antes de la declaración de la suspensión o revocación del Certificado, deberá oírse al interesado, a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

**Artículo 120.-** El Poder Ejecutivo o la Autoridad Aeronáutica Civil, según se trate de servicio de transporte aéreo internacional o nacional conforme a este Código, podrá revocar los derechos concedidos, en los siguientes casos:

a) si el autorizado o cesionario no cumpliera las obligaciones a su cargo y las disposiciones de este código, que regulan el transporte de pasajeros, equipajes, carga y correo;

b) si el servicio no fuese iniciado dentro del plazo fijado en la autorización, sin justa causa;

c) si interrumpiese el servicio total o parcialmente sin justo motivo;

d) cuando dejase de cumplir con los requisitos exigidos en cuanto a capacidad legal, técnica, económica y financiera;

e) cuando los derechos de explotación de un servicio aéreo fueran cedidos en contravención a lo dispuesto en este código; y,

f) cuando no se hubieran cumplido con las obligaciones prescritas en este código.

Antes de la revocación de los derechos o retiro de la autorización, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá notificar al interesado dando un plazo de treinta días, a fin de que justifique el motivo o circunstancia de su incumplimiento, lo que deberá efectuar en audiencia privada, en la cual producirá la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva.

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

## CAPITULO II CLASIFICACION

**Artículo 122.-** Los servicios aéreos pueden ser nacionales o internacionales, comerciales o no comerciales.

**Artículo 123.-** Los servicios aéreos nacionales, internos o de cabotaje, son los que se realizan entre dos o más puntos del territorio paraguayo, aunque se sobrevuele territorio extranjero, o se realice un aterrizaje forzoso fuera de los límites de la República.

**Artículo 124.-** Son servicios aéreos internacionales los realizados entre el territorio de la República del Paraguay y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio paraguayo cuando se hubiera pactado y ejecutado una escala en el territorio de otro Estado.

**Artículo 125.-** Los servicios aéreos comerciales son los que tienen por finalidad el transporte aéreo y trabajos aéreos, con fines de lucro.

**Artículo 126.-** Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro. Los servicios de trabajo aéreo consisten en toda actividad comercial de aeronaves en cualesquiera de sus formas, que no sea un servicio de transporte aéreo.

**Artículo 127.-** Los servicios aéreos no comerciales son los que no tienen fin de lucro, como los deportivos, científicos y de instrucción.

**Artículo 128.-** Los servicios de transporte aéreo de personas o cosas pueden ser regulares o no regulares.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular aquel que, destinado al uso público, se realiza con sujeción a frecuencia, horarios e itinerarios prefijados y con continuidad en las prestaciones de servicios.

Se considera transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerarios y horarios prefijados, aun cuando se efectúe por una serie de vuelos.

## CAPITULO III SERVICIO AEREO COMERCIAL TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INTERNACIONAL

**Artículo 129.-** La explotación de servicios de transporte aéreo nacional interno o de cabotaje podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituidas en el país conforme a la legislación vigente.

**Artículo 130.-** Los servicios de transporte aéreo nacionales internos o de cabotaje, tengan o no carácter regular, y todo trabajo aéreo remunerado que se ejecute enteramente en el país, sólo podrán realizarse por medio de aeronaves paraguayas o aeronaves extranjeras arrendadas por empresas nacionales conforme a este Código. Excepcionalmente, y en vista de un interés público, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar tales actividades a aeronaves matriculadas en otro Estado.

**Artículo 131.-** Las aeronaves de matrícula extranjera podrán realizar servicios de transporte

aéreo internacional de acuerdo con los convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay.

**Artículo 132.-** Se considera que existe un solo transporte o servicio aéreo comercial, cuando varios transportadores aéreos lo ejecutan sucesivamente, siempre que las partes lo hayan considerado como una sola operación, sea concertado bajo la forma de un solo contrato o de una serie de contratos.

**Artículo 133.-** La actividad aerocomercial internacional se realizará por empresas nacionales y extranjeras, conforme a tratados internacionales bilaterales o multilaterales de transporte aéreo. La Autoridad Aeronáutica Civil autorizará, mediante el otorgamiento de certificados, las respectivas operaciones, a transportistas nacionales o extranjeros.

**Artículo 134.-** La validez de los certificados no excederá los diez años, renovables, previa comprobación de que los servicios fueron prestados satisfactoriamente y de conformidad con las normas establecidas.

**Artículo 135.-** Ningún certificado importa el reconocimiento de derechos de exclusividad a favor del explotador u operador en el uso de rutas, aeródromos y demás servicios de navegación aérea, salvo los derechos otorgados en tal carácter por el Estado con anterioridad a este código.

**Artículo 136.-** Las normas fijadas por este código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a los servicios de transporte aéreo nacional, serán de aplicación a las empresas paraguayas que efectúen servicios internacionales.

**Artículo 137.-** Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional de acuerdo con los convenios o acuerdos internacionales de carácter bilateral o multilateral en que Paraguay sea parte, o bien mediante autorización previa otorgada por el Poder Ejecutivo, debiéndose fijar el procedimiento para tramitar las solicitudes respectivas.

**Artículo 138.-** En el marco de la legislación vigente, la Autoridad Aeronáutica Civil fijará las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras.

**Artículo 139.-** En el transporte aéreo internacional, el porteador no deberá embarcar pasajeros sin una verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino, teniendo en cuenta la aplicación armónica de los Anexos 9 y 17 del Convenio de Chicago.

**Artículo 140.-** Las personas físicas o jurídicas extranjeras, autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo en el territorio paraguayo, deberán designar un representante legal, con amplias facultades de mandato y representación.

**Artículo 141.-** La Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar servicios no regulares de transporte aéreo internacional en aplicación de lo establecido en los tratados internacionales bilaterales o multilaterales o, en su caso, conforme a la legislación vigente.

## CAPITULO IV CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

**Artículo 142.-** El contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser probado por escrito, mediante el billete de pasaje o por los medios electrónicos. En el caso de transporte internacional, se aplicarán las reglas contenidas en los acuerdos y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República.

**Artículo 143.-** El billete de pasaje puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que contendrá los términos y condiciones del contrato y, en especial:

- a) número de orden;
- b) lugar y fecha de emisión;
- c) punto de partida, escalas previstas y destino;
- d) nombre y domicilio del porteador;
- e) nombre del pasajero;
- f) valor y clase del pasaje;
- g) plazo de validez;
- h) peso del equipaje incluido en el pasaje; e,
- i) número de vuelo, fecha y hora de inicio del viaje.

Para los casos de emisiones de pasajes sin billete por computadora o sistemas mecánicos o electrónicos en los aeropuertos u otros sitios, sin haberse adquirido el billete previamente, la constancia del contrato de transporte deberá contener las exigencias de este Artículo o las de los acuerdos internacionales vigentes.

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

**Artículo 144.-** El billete o la constancia computarizada de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia o validez del contrato, que estará sujeto a las regulaciones de los convenios internacionales y este código, según se trate de transporte internacional o nacional.

**Artículo 145.-** El pasajero estará obligado a contar con la documentación necesaria para emprender el viaje, conforme a las normas del lugar de salida y el punto de destino, caso contrario no se ejecutará el contrato respectivo.

**Artículo 146.-** El porteador que, sin causa justificada, rescindiera el contrato de transporte o se negase a ejecutarlo, estará obligado al reembolso del precio del pasaje, sin perjuicio de los daños que pudieran irrogarse al pasajero.

**Artículo 147.-** En caso de cancelación del viaje por el porteador, el pasajero tendrá derecho al reembolso del precio del billete abonado.

**Artículo 148.-** En caso de atraso de la partida de la aeronave por más de ocho horas, el porteador queda obligado a providenciar el embarque del pasajero en otra aeronave con servicio equivalente para el mismo destino, salvo preferencia del pasajero a ser reembolsado en el precio del pasaje.

**Artículo 149.-** Si el vuelo se interrumpiese o se atrasase en un aeropuerto de escala, por tiempo superior a seis horas, cualquiera sea el motivo, el pasajero podrá optar por el endoso del billete de pasaje o la devolución del precio del pasaje.

Cuando la interrupción o el atraso fuera imputable al porteador, todos los gastos razonables de alimentación, hospedaje, transporte del lugar y comunicaciones en que incurriese el pasajero, serán a cargo del porteador.

**Artículo 150.-** La Autoridad Aeronáutica Civil o la compañía aérea tendrá derecho a rehusar o condicionar el transporte de un pasajero que presentare signos evidentes de alteración síquica o de dolencia física grave, ebriedad o bajo influencia de drogas u otra condición que pudiera afectar el orden, seguridad y desarrollo normal del vuelo, o cuyo billete no reuniera las condiciones para el transporte.

En estos casos, el porteador sólo estará obligado a devolver al pasajero el precio neto que hubiera percibido en concepto de pasaje.

**Artículo 151.-** La denegatoria o imposibilidad de embarque por sobreventa de pasajes, por parte de la compañía aérea, dará derecho al pasajero a exigir a ésta el embarque en otra compañía para el mismo destino. Si dentro del plazo de cuatro horas del horario de salida del vuelo original, no fuese posible embarcar al pasajero, el mismo tendrá derecho a que el porteador le pague alimentación, hospedaje, movilidad y comunicaciones, por el tiempo necesario para su próximo embarque, independientemente de la reclamación por los daños y perjuicios.

## CAPITULO V TRANSPORTE DE EQUIPAJES

**Artículo 152.-** En el transporte de equipajes registrados, salvo los objetos cuya custodia conserva el pasajero, el porteador deberá expedir un talón de equipaje en dos ejemplares, que contendrá:

- a) numeración del billete de pasaje y de vuelo;
- b) lugar de partida y de destino;
- c) peso y cantidad del bulto;
- d) valor declarado, en su caso; y,
- e) indicación de que la entrega del equipaje se hará al portador del talón.

En el transporte internacional se aplicarán las reglas contenidas en los convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados por la República.

**Artículo 153.-** El talón de equipaje acredita, salvo prueba en contrario, haberse recibido por el porteador y registrado el equipaje.

La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no

afectará la existencia o validez del contrato. Si el porteador aceptara los equipajes sin expedir el talón correspondiente, o dicho talón fuese expedido en forma irregular, el porteador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este código relativas a la limitación o exclusión de la responsabilidad.

**Artículo 154.-** El contrato de transporte de equipajes es accesorio al de pasajeros. En ningún caso se transportará en los equipajes sustancias peligrosas o prohibidas.

## **CAPITULO VI TRANSPORTE DE CARGAS**

**Artículo 155.-** Por el contrato de transporte aéreo de carga, el porteador se obliga a trasladar por vía aérea bienes entregados por el remitente para su entrega al destinatario por un precio determinado.

En el transporte internacional de carga se aplicarán las reglas establecidas en los convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados por la República.

**Artículo 156.-** En el contrato de transporte aéreo de carga, el remitente, cargador o expedidor deberá extender en tres ejemplares como mínimo, una carta de porte o conocimiento, la que entregará con la carga al porteador.

**Artículo 157.-** La carta de porte aéreo o conocimiento deberá contener las siguientes indicaciones:

- a) lugar y fecha de emisión;
- b) nombre y domicilio del porteador, remitente, cargador o expedidor y del destinatario, cuando el conocimiento sea nominativo;
- c) punto de partida y de destino;
- d) número, peso, dimensiones y marcas que distinguan a los bultos;
- e) naturaleza y cantidad de la carga;
- f) estado aparente de la mercancía y sus embalajes;
- g) precio del transporte, así como lugar, fecha y forma de pago;
- h) importe del valor declarado de la carga, en su caso;
- i) documentos entregados al porteador acompañando el conocimiento;
- j) plazo y duración del transporte y la indicación de la vía a seguirse si se hubiese convenido; y,
- k) indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la limitación de responsabilidad prevista en este código.

**Artículo 158.-** La carta de porte aéreo o conocimiento acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento del contrato, la recepción de la mercancía por el porteador y las condiciones de la misma.

En el caso de que el porteador aceptase la carga sin la entrega de una carta de porte aéreo o conocimiento o, de recibida ésta, no contuviera las indicaciones exigidas por la ley, no tendrá derecho a ampararse en disposiciones que limiten o excluyan su responsabilidad.

**Artículo 159.-** La carta de porte aéreo o conocimiento será suficiente título ejecutivo para el reclamo del precio del transporte, y constituirá prueba suficiente de los derechos y obligaciones del remitente, cargador o expedidor del porteador y del destinatario, en las condiciones establecidas en este código.

**Artículo 160.-** La carta de porte o conocimiento puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

**Artículo 161.-** El expedidor, remitente o cargador será responsable de la exactitud de los datos y declaraciones referentes a la carga que se consignen en la carta de porte aéreo o conocimiento. Sobre el expedidor, remitente o cargador pesará la responsabilidad por todo daño que sufra el porteador o cualquier otra persona a causa de datos falsos o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

**Artículo 162.-** Al llegar la carga a su destino, el porteador deberá avisar al destinatario para que la retire en un plazo de quince días, a contar de la recepción del aviso, salvo que se estableciese otro plazo en la carta de porte o conocimiento. Si el destinatario no fuese hallado, o se negase a recibir las cosas transportadas, el porteador avisará al expedidor, remitente o cargador, para que las retire en el plazo de quince días a partir de la recepción del aviso, y si no lo hiciere, podrá efectuar el depósito aduanero de las mercaderías transportadas y de ejercer sus derechos creditorios en su caso.

**Artículo 163.-** El porteador podrá retener los efectos transportados en garantía del cobro del costo del transporte. El derecho de retención, el cual es indivisible, lo ejercerá hasta tanto cobre su crédito y los gastos de conservación de la carga, o se otorgue fianza suficiente para el pago del costo del transporte por parte del remitente, destinatario o un tercero.

**Artículo 164.-** El porteador tendrá privilegio sobre las cosas transportadas con preferencia a otros créditos.

**Artículo 165.-** Ningún privilegio podrá hacerse efectivo sobre las cosas transportadas, en perjuicio del derecho de retención del porteador.

**Artículo 166.-** El porteador podrá negarse a recibir o transportar una carga cuyo embalaje se encuentre en mal estado, no cumplierse las especificaciones requeridas para el tipo de carga, no correspondiese a lo declarado, o que pueda ocasionar peligro para la seguridad del vuelo o la seguridad y salubridad del pasaje.

**Artículo 167.-** En los transportes sucesivos, el último porteador representa a los anteriores para el cobro de los respectivos créditos emergentes del contrato de transporte y para el ejercicio del privilegio sobre las cosas transportadas.

**Artículo 168.-** La ejecución del contrato de transporte de carga aérea se inicia con la recepción

de las mercancías y subsiste durante el período en que la carga se encuentre en poder del porteador, sea en un aeródromo, a bordo de la aeronave, o en cualquier lugar para el caso de aterrizaje forzoso, hasta la entrega final al destinatario o a las autoridades aeronáuticas o aduaneras, conforme al régimen vigente.

**Artículo 169.-** El período de ejecución del transporte aéreo no comprende otra modalidad de transporte que se efectúe fuera del aeródromo, a menos que hayan sido hechos a los efectos del transbordo o entrega de la carga.

**Artículo 170.-** La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará las condiciones para el transporte, traslado en aeronaves y manejo en zonas aeroportuarias de cargas de sustancias peligrosas, todo de conformidad a las normas, procedimientos, métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o del modo en que sea más seguro para el porteador y el medio ambiente, en su caso.

## **CAPITULO VII TRANSPORTE POSTAL**

**Artículo 171.-** Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que fije la Autoridad Aeronáutica Civil, en consulta con la administración postal y de acuerdo con cada tipo de aeronave. El transporte de carga postal cederá prioridad únicamente al transporte de pasajeros.

**Artículo 172.-** El transporte postal se hará en coordinación con la autoridad de correos, atendiendo a la reglamentación que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica Civil, y con observancia de lo previsto sobre correo postal en los convenios y acuerdos internacionales y en la legislación nacional.

**Artículo 173.-** Las aeronaves afectadas al servicio postal internacional no se encuentran eximidas de las exigencias de policía de seguridad, policía sanitaria y fiscalización aduanera.

## **CAPITULO VIII TAXI AEREO**

**Artículo 174.-** Se considera transporte de taxi aéreo la utilización de aeronaves en vuelos fletados, que se adecuen a las siguientes especificaciones:

a) que las aeronaves utilizadas tengan una capacidad máxima de treinta pasajeros y hasta 5.000 kilos de cargas y correos; y,

b) que dichas aeronaves estén dotadas de los equipos de aviación necesarios y exigidos por la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**Artículo 175.-** La Autoridad Aeronáutica Civil inspeccionará los servicios de taxi aéreo las veces que estime conveniente a los efectos de comprobar si se adecuan las aeronaves a los requerimientos técnicos y de seguridad para el transporte de personas y cosas.

## **CAPITULO IX TRABAJO AEREO**

**Artículo 176.-** A los fines del presente código,

se considera trabajo aéreo toda operación especializada mediante la utilización de aeronaves de aviación comercial en sus distintas actividades, con exclusión de los servicios de transporte aéreo.

**Artículo 177.-** Para la prestación del trabajo aéreo, se contará con el personal, máquina y equipo aéreo idóneo y habilitado conforme a la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**Artículo 178.-** Para el trabajo aéreo se contará con el seguro para el pago de eventuales responsabilidades en que pueda incurrirse por daños causados a terceros en la superficie.

**Artículo 179.-** Son aplicables a las operaciones de trabajo aéreo las disposiciones del presente código, en cuanto se encuentren relacionadas con la misma.

La aviación agrícola deberá ajustarse además a las disposiciones pertinentes que dicte el Ministerio de Agricultura y Ganadería.

**Artículo 180.-** Los servicios de trabajo aéreo requerirán, en cualesquiera de sus modalidades, un certificado de operador aéreo expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil, sujeto al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) tener domicilio en el territorio de la República,

b) poseer capacidad jurídica, técnica y económica de acuerdo con la modalidad de que trate; y,

c) operar con aeronaves habilitadas por la Autoridad Aeronáutica Civil.

## **CAPITULO X SISTEMA COMPUTARIZADO DE RESERVAS**

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

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

**Artículo 182.-** Los sistemas computarizados de reservas, habilitados para uso de las compañías aéreas en la venta de sus servicios y conexos, deberán observar objetividad, imparcialidad, no ser discriminatorias, ni favorecer a determinada línea aérea en perjuicio de las demás, cuya información se diese en el sistema.

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

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

**Artículo 185.-** Toda emisión de boletos, pases de

abordo y documentación de transporte realizada por sistemas computarizados de reserva, tendrán la misma validez que otros métodos utilizados anteriormente o de vigencia concomitante.

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

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

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

## **TITULO X AERONAUTICA NO COMERCIAL**

### **CAPITULO I AEROCLUBES Y ESCUELAS DE AVIACION**

**Artículo 188.-** Se considerará aeroclub a toda asociación civil sin fines de lucro, cuyo objetivo principal sea la promoción entre sus asociados o personas interesadas en la práctica, enseñanza y difusión del pilotaje y de las técnicas de la aeronavegación, con fines deportivos, de entrenamiento y de fomento de la aviación.

**Artículo 189.-** Los estatutos y reglamentos obligatorios para el funcionamiento de los aeroclubes deberán estar registrados por la Autoridad Aeronáutica Civil y las aeronaves deberán inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

**Artículo 190.-** La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará y controlará las actividades aéreas y técnicas de los aeroclubes, establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica.

**Artículo 191.-** Las autorizaciones otorgadas a las personas físicas o jurídicas que se dediquen al fomento de la aviación y del deporte aéreo, o al adiestramiento de pilotos o personal de tierra, podrán ser revocadas por la Autoridad Aeronáutica Civil si se comprobare falta grave en la observancia de las reglamentaciones.

**Artículo 192.-** La Autoridad Aeronáutica Civil emitirá certificados a escuelas y organizaciones de mantenimiento de aeronaves o partes de aeronaves que cumplan con lo dispuesto en este código y sus reglamentos.

### **CAPITULO II SERVICIOS AEREOS PRIVADOS**

**Artículo 193.-** Son servicios aéreos privados, los que se realicen sin remuneración, y que consistan en vuelos de turismo, deportivos o de esparcimiento que sean pilotados por los propieta-

rios de aeronaves en aeronaves de su propiedad; los vuelos de particulares en aeronaves de empresas sin carácter aerocomercial, cuando se utilicen aeronaves de propiedad de dichas empresas exclusivamente como medio de traslado de personas y los vuelos de adiestramiento en aeronaves de servicios privados.

La Autoridad Aeronáutica Civil dictará normas que establezcan las condiciones para los servicios privados.

Para aladeltas, planeadores, aviones ultralivianos y aviones de aterrizaje y despegue corto ("stol") de servicios aéreos privados, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá reducir las exigencias establecidas en los Artículos 61 y 73 y también autorizar su aterrizaje y despegue en pistas de aterrizaje o en otros lugares que se adecuen a las condiciones técnicas y al uso de cada tipo de esas aeronaves.

**Artículo 194.-** Para la conducción de aeróstatos y ultralivianos o similares, se deberá contar con la licencia que se establezca en la reglamentación que al efecto dictare la Autoridad Aeronáutica Civil. Los propietarios u operadores deberán llenar los requisitos exigidos por este código y su reglamentación.

## **TITULO XI FABRICAS Y TALLERES AERONAUTICOS**

### **CAPITULO UNICO**

**Artículo 195.-** Toda persona física o jurídica que pretenda instalar talleres aeronáuticos deberá acreditar previamente su capacidad técnico operativa, económica y los medios adecuados para proporcionar un servicio eficiente.

**Artículo 196.-** Se consideran de utilidad pública las fábricas de aeronaves, motores y accesorios, y los talleres de mantenimiento y reparación aeronáutico.

**Artículo 197.-** La Autoridad Aeronáutica Civil otorgará las autorizaciones para el establecimiento de fábricas de aeronaves, motores, accesorios y talleres de mantenimiento y reparación y certificará y regulará su funcionamiento. Los autorizados quedarán obligados a someter sus productos a las pruebas que exija la Autoridad Aeronáutica Civil, para la expedición del certificado de aprobación que posibilitará la fabricación de otras unidades del mismo tipo.

**Artículo 198.-** La Autoridad Aeronáutica Civil otorgará los correspondientes certificados y licencias, en la forma que establezcan los reglamentos respectivos, a las personas responsables que acrediten su especialización en escuelas o instituciones debidamente reconocidas, reservándose el derecho de examen cuando lo estime pertinente.

**Artículo 199.-** La Autoridad Aeronáutica Civil podrá cancelar toda autorización para fábricas y talleres aeronáuticos, en caso de registrarse irregularidades o violaciones a las normas vigentes.

Antes de la cancelación de la autorización, se dará participación al afectado, a fin de ser oído y de que produzca la prueba de descargo.

**Artículo 200.-** Los talleres aeronáuticos en el país estarán sujetos a la fiscalización y control

de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**Artículo 201.-** La Autoridad Aeronáutica Civil será el organismo competente para la homologación de prototipos de aeronaves y motores.

**Artículo 202.-** Para la importación de aeronaves destruidas o abandonadas o sus partes, piezas o motores, y su aplicación a aeronaves ya construidas o en construcción, será necesaria la certificación del fabricante. No obstante, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá exigir pruebas de eficiencia y seguridad, pudiendo negar el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad cuando esas pruebas son insatisfactorias.

## TITULO XII RESPONSABILIDAD CIVIL AERONAUTICA

### CAPITULO I RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

**Artículo 203.-** El porteador responderá por la muerte, lesiones corporales o psíquicas o daños de cualquier naturaleza causados a los pasajeros, cuando el hecho causante de las mismas se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Se entiende por operaciones de embarque, el lapso comprendido entre el momento en que los pasajeros abandonan la terminal o el recinto de pasajeros del aeródromo de salida para dirigirse a la aeronave. Las operaciones de desembarque concluyen cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa al edificio terminal o recinto de pasajeros del aeródromo de llegada.

**Artículo 204.-** El porteador responderá por el daño derivado de la pérdida total o parcial, faltantes, destrucción o avería de los equipajes registrados, cargas y correos, cuando el acontecimiento causante del daño se ha producido durante el transporte aéreo.

A los efectos del párrafo precedente, el transporte aéreo comprende el período durante el cual los equipajes o cargas se encuentran bajo el cuidado del porteador o sus dependientes o agentes, ya sea en un aeródromo, a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, o incluso en las oficinas del porteador. El régimen establecido para el transporte de cargas se aplicará también al de correos.

**Artículo 205.-** El porteador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o carga. Asimismo, será responsable por los daños que cause la sobreventa de pasajes cuando ello haga sobrevenir la imposibilidad de viajar al pasajero y no consiguiese otro vuelo dentro de las doce horas siguientes a la salida de la aeronave en que debió hacerse el viaje contratado.

Sin embargo, el porteador no será responsable del daño ocasionado por el atraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas, o adoptar dichas medidas.

**Artículo 206.-** Toda cláusula que exonere de responsabilidad al porteador será nula y sin valor, sin que ello afecte la validez del contrato de

transporte. Igualmente se aplicará este artículo a los casos de cláusulas con límite inferior a los montos fijados por este código.

El porteador puede renunciar a la aplicación de los límites de responsabilidad, pudiendo responder íntegramente o sin límite bajo el régimen de responsabilidad subjetiva u objetiva.

**Artículo 207.-** Excepto el caso de sobreventa de pasajes, el porteador no será responsable:

a) si prueba que él o sus dependientes han obrado con diligencia, adoptando las medidas necesarias y previsibles para evitar el daño, o que les fue imposible adoptarlas;

b) si prueba que el daño fue causado por culpa exclusiva del perjudicado, o que el mismo haya contribuido a causarlo y, en este caso, la responsabilidad se reducirá en la medida de su concurrencia;

c) cuando los daños en el equipaje o carga provinieren del vicio propio o de la naturaleza de lo transportado, o embalaje deficiente que no haya sido efectuado por el porteador;

d) cuando los daños proviniesen de hechos imputables exclusivamente a terceros, caso fortuito, fuerza mayor, acto de guerra o conflicto armado; y,

e) en caso de atraso, si ocurriese por motivos de fuerza mayor o determinación expresa de la autoridad aeronáutica.

**Artículo 208.-** La responsabilidad del porteador se extiende a la tripulación, directivos y empleados que viajen en la aeronave siniestrada, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran corresponder por accidente de trabajo, así como también a los pasajeros transportados gratuitamente por cortesía.

**Artículo 209.-** Cuando se trate de transporte ejecutado sucesivamente por varios porteadores, cada porteador que reciba pasajeros, equipajes o cargas, quedará sujeto a las disposiciones establecidas, siendo considerado como parte con respecto al contrato de transporte.

En transportes de esta naturaleza, el pasajero o los que le sucedan en sus derechos, sólo tendrán acción contra el porteador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se ha producido el accidente o atraso, salvo el caso de que mediante convención expresa, el primer porteador asuma la responsabilidad por el transporte total.

**Artículo 210.-** En el transporte de equipajes o cargas, el expedidor, cargador o remitente tendrá acción contra el primer porteador, y el destinatario tendrá derecho de exigir entrega al último porteador, y tanto el uno como el otro podrán, además, accionar contra el porteador que hubiese efectuado el transporte durante el cual ocurrió la destrucción, pérdida, deterioro o atraso. Estos porteadores serán responsables solidariamente ante el expedidor, cargador o remitente y ante el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega.

En el caso de transportes sucesivos o combinados, efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro modo de transporte, las disposiciones del presente código se aplicarán únicamente al transporte aéreo. Sin embargo, las condiciones relativas a los otros modos de transporte podrán

convenirse en forma especial.

**Artículo 211.-** Cuando el transporte aéreo fue contratado con un porteador y es ejecutado por otro, el pasajero, el remitente o el destinatario, según sea el caso, o los sucesores de éstos, podrán accionar tanto contra el porteador contractual como contra el porteador de hecho, respondiendo ambos solidariamente.

**Artículo 212.-** Las limitaciones establecidas en este código para la responsabilidad, sea contractual o extracontractual, no se aplicarán cuando se comprobare que el porteador o sus dependientes obraron con dolo, temeridad o sabiendo que su actitud podría causar daño o cuando se hubiera pactado expresamente por una responsabilidad mayor, tanto para pasajeros como para las cosas transportadas.

**Artículo 213.-** Todo reclamo o protesta por los daños que se deriven del transporte, deberá hacerse:

a) en casos de pérdida, destrucción, faltante o deterioro de equipajes y cargas, inmediatamente después de haber sido conocido el daño o, a más tardar, dentro de los siete días para los equipajes, y de catorce días para las cargas, a contar desde la fecha en que debería efectuarse o se efectuara su entrega; y,

b) en caso de retraso en la entrega, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:

1. equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino; y,

2. equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el porteador informe al propietario o destinatario el arribo de los equipajes o de la carga.

La protesta deberá hacerse constar en el documento de transporte o por medio de otro escrito separado. A falta de protesta dentro de los plazos fijados, es inadmisibles todo reclamo contra el porteador, salvo el caso de fraude, dolo o daño deliberado por parte de éste. Para los vuelos internacionales, a falta de disposición expresa en convenios internacionales, se aplicarán las disposiciones de este código a todos los efectos del reclamo.

**Artículo 214.-** Cuando el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente capítulo recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

## **CAPITULO II RESPONSABILIDAD RESPECTO A TERCEROS EN LA SUPERFICIE**

**Artículo 215.-** Los daños causados por una aeronave en vuelo o los que se deriven del desprendimiento de una de sus partes, de un objeto o persona caída o arrojada de una aeronave, los resultantes del ruido anormal, del estampido sónico o de las turbulencias de aire producidas por los motores de éstas, dan derecho a reparación en los límites fijados en este código y su reglamentación. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

**Artículo 216.-** A los efectos de este capítulo, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierra la puerta para iniciar el carreteo, hasta cuando deja de moverse por su propia fuerza motriz, después del aterrizaje.

Cuando se tratase de una aeronave más liviana que el aire, se considera que está en vuelo, desde el momento en que se desprende de la superficie hasta el momento en que queda sujeta nuevamente a ella.

**Artículo 217.-** El explotador estará eximido de responsabilidad, si prueba:

a) que fue privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública;

b) que los daños fueron consecuencia directa de un acto de guerra o conflicto armado;

c) que los daños fueron causados por un acto de sabotaje o terrorismo; y,

d) que los daños fueron causados en circunstancias del apoderamiento ilícito de la aeronave.

**Artículo 218.-** El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde ilimitadamente del daño causado. El explotador será responsable solidariamente, con los límites establecidos en este código, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

**Artículo 219.-** En caso de colisión de aeronaves, o perturbación entre sí, los explotadores serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros. Si la colisión ocurriese por culpa única de la tripulación de una de las aeronaves, serán de cargo del explotador de la misma los daños y perjuicios; mas si la culpa fuese concurrente o indeterminada, cada explotador será responsable en la proporción del peso de la aeronave.

**Artículo 220.-** El que utilizando la aeronave sin el consentimiento o contra la voluntad del explotador o propietario, causa daños a terceros en la superficie, responderá ilimitadamente por los daños causados, y el explotador o propietario lo hará en forma subsidiaria, con los límites establecidos en este código, si no demuestra que tomó las medidas adecuadas para evitar su uso ilegítimo.

**Artículo 221.-** No serán aplicables las limitaciones de montos establecidas por este código para los casos de la responsabilidad, cuando se pruebe que el daño es consecuencia de una acción u omisión del explotador o sus dependientes en funciones, con intención de causar daño, con temeridad o sabiendo o debiendo saber que probablemente causaría daño.

**Artículo 222.-** Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente, y los daños fuesen de mayor valor que los límites establecidos en este código, se hará una reducción proporcional del derecho de cada uno de manera a no superar los montos máximos legales, excepto en caso de muerte, en el que los montos a ser indemnizados se mantendrán en los mínimos establecidos en el presente código para cada damnificado.

En el transporte aéreo internacional de personas, equipajes o cargas en aeronaves, se aplicarán las normas jurídicas sobre responsabilidad del porteador

respecto a terceros en la superficie, la indemnización del daño y la jurisdicción de las cuestiones jurídicas derivadas, establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay.

### **CAPITULO III RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS EN TRANSPORTES AEREOS PRIVADOS**

**Artículo 223.-** En caso de transporte aéreo gratuito de personas, en servicios aéreos privados, el porteador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

**Artículo 224.-** Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará al transporte de equipajes y cosas que viajen bajo la guarda del pasajero.

**Artículo 225.-** El explotador de un servicio de aviación deportiva o privada será responsable frente a su comitente por los daños que sufra éste como consecuencia de la falta de ejecución o del cumplimiento parcial, defectuoso o tardío de las obligaciones contractualmente asumidas por aquél.

Será igualmente responsable frente a terceros por los daños que causase en la superficie como consecuencia o con motivo del servicio efectuado.

**Artículo 226.-** El explotador de un servicio de aviación deportiva o privada será responsable por los daños que cause a terceros en la superficie, en forma integral y sin límites. Asimismo, será integral y sin límites la responsabilidad por los daños que origine a su cocontratante por incumplimiento o ejecución parcial, defectuosa o tardía de las obligaciones contractuales asumidas.

### **CAPITULO IV RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS EN ABORDAJE AEREO**

**Artículo 227.-** Se entiende por abordaje aéreo, toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento o en vuelo. Se consideran también como abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, aunque no haya verdadera colisión. La aeronave está en movimiento cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos y con la tripulación, pasajeros o carga a bordo, o cuando se halla en vuelo.

**Artículo 228.-** El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas adecuadas para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

El explotador no tendrá derecho a ampararse en lo previsto en el párrafo anterior, cuando el daño provenga de su dolo o del de algunas de las personas bajo su dependencia, que actúen en ejercicio de sus funciones.

**Artículo 229.-** La responsabilidad por la reparación del daño causado por un abordaje corresponde al explotador culpable, sea que lo cause personalmente o por medio de sus dependientes.

**Artículo 230.-** Si hubiese culpa concurrente en el abordaje, cada explotador será responsable en la medida de la gravedad de sus respectivas culpas. Si no se puede determinar la medida de la gravedad, la responsabilidad se distribuirá en proporción al

valor actualizado de cada aeronave.

**Artículo 231.-** La responsabilidad establecida en el artículo anterior es solidaria, sin perjuicio del derecho del que abonó una suma mayor a la que corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

**Artículo 232.-** Si no se pudiese determinar responsabilidad o culpa concurrente, cada explotador deberá soportar sus propios daños.

**Artículo 233.-** En caso de daños causados a terceros en la superficie, por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente.

**Artículo 234.-** En caso de daños causados a aeronaves y personas a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños estará a cargo del explotador de ésta.

**Artículo 235.-** Si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave exenta de culpa tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar por razón de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

**Artículo 236.-** Si el abordaje se produjo por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves asumirá la responsabilidad en las condiciones previstas en este capítulo, teniendo derecho a repetir el excedente cuando haya abonado una suma mayor de la que le corresponde.

**Artículo 237.-** El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje deberá comunicar de la demanda al explotador contra el cual pretende ejercer los derechos de solidaridad o repetición que le otorgan los artículos precedentes.

En el transporte aéreo internacional de personas, equipaje o carga de aeronaves se aplicarán las reglas sobre el abordaje aéreo relativas a la responsabilidad del porteador, la indemnización del daño y la jurisdicción de las cuestiones jurídicas derivadas, establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay.

### **CAPITULO V RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO, DEL EXPLOTADOR DE AERODROMOS Y DE LOS FABRICANTES O CONSTRUCTORES DE AERONAVES**

**Artículo 238.-** Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por la culpa de sus funcionarios, empleados y agentes, por los daños producidos a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal, transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de conformidad con las disposiciones establecidas en el presente capítulo.

**Artículo 239.-** Los organismos de control del tránsito aéreo no serán responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por

la inexactitud de una información suministrada por un organismo similar, que el organismo de control de tránsito aéreo únicamente ha transmitido.

**Artículo 240.-** Si el daño se ocasionó por culpa concurrente de los funcionarios, empleados o agentes del organismo de control de tránsito aéreo, o de aquéllos y del porteador de la o las aeronaves relacionadas con los daños o de los empleados del organismo de control de tránsito aéreo y del o de los porteadores referidos, la responsabilidad será compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno, según la apreciación y decisión convencional o judicial.

**Artículo 241.-** A los efectos de la responsabilidad, se presume la culpa de los organismos de control de tránsito aéreo, si los daños resultasen de fallas en los equipos utilizados en las comunicaciones, salvo que se probase que los funcionarios adoptaron todas las medidas necesarias y reglamentarias para evitar esas fallas.

**Artículo 242.-** Además del supuesto establecido en los artículos precedentes, habrá eximición de culpa o reducción proporcional, cuando el daño reconociese una causa eficiente en caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de la información de otro organismo de tránsito aéreo, y siempre que se probase que se adoptaron medidas necesarias para evitar el daño o que fue imposible tomarlas. Si hubiese concurrencia de culpa con el damnificado, la responsabilidad será compartida o reducida en proporción a la gravedad de la culpa.

**Artículo 243.-** La responsabilidad del organismo de control aéreo comenzará desde el momento que tomó o debió tomar la aeronave bajo su protección o control, y termina cuando transfiere éstos a otro organismo de control del tránsito aéreo, con respecto a la aeronave, o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido.

**Artículo 244.-** El explotador de aeródromos será responsable por los daños provenientes del mal estado de las pistas, rampas, estacionamientos, hangares, seguridad, y toda otra deficiencia en los servicios que preste.

**Artículo 245.-** Igual responsabilidad tienen los fabricantes de aeronaves, por defectos de fabricación, como mínimo hasta un plazo de veinticuatro meses para aeronaves de peso hasta seis toneladas, y de treinta y seis meses, para aeronaves de mayor peso de seis toneladas.

**Artículo 246.-** No se aplicará límite alguno a la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos y fabricantes de aeronaves, cuando mediase dolo o se actuase a sabiendas de que se podría causar daño.

## **CAPITULO VI LIMITACIONES A LA RESPONSABILIDAD**

**Artículo 247.-** En el transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, la responsabilidad del porteador se limitará a los montos establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República del Paraguay. A falta de convenios internacionales, se aplicarán las disposiciones de este Código.

Para los vuelos nacionales o de cabotaje, la responsabilidad del porteador será exclusivamente la que establece este Código.

**Artículo 248.-** La responsabilidad del porteador respecto de cada pasajero, por muerte o lesión de cualquier naturaleza, queda limitada a 15.000 jornales mínimos.

**Artículo 249.-** La responsabilidad del porteador respecto a terceros en la superficie estará limitada a la escala siguiente:

a) 7.000 jornales mínimos para aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;

b) 12.000 jornales mínimos más seis jornales mínimos por cada kilogramo que exceda de los mil, para aeronaves que pesan más de mil kilogramos y no exceden de seis mil kilogramos;

c) 35.000 jornales mínimos más tres jornales mínimos, por cada kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesan más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos;

d) 75.000 jornales mínimos más dos jornales mínimos, por cada kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesan más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos; y,

e) 100.000 jornales mínimos más un jornal mínimo, por cada kilogramo que exceda los cincuenta mil, para aeronaves que pesan más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones de cualquier naturaleza, no excederá de 15.000 jornales mínimos por persona fallecida o lesionada.

A los fines de este artículo, "peso" significa el peso máximo para el despegue de la aeronave autorizado en el certificado de aeronavegabilidad.

**Artículo 250.-** La responsabilidad del porteador respecto de los equipajes y cargas transportados, por pérdida, destrucción, avería o faltante, se limitará a tres y medio jornales mínimos por kilogramo, salvo declaración especial del valor, mediante el pago de una tasa suplementaria, si hubiere lugar.

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

En caso de daño causado por retraso o denegatoria al embarque por sobreventa de pasajes como se especifica en este código, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a treinta salarios mínimos por pasajero o el monto del billete al destino del vuelo, cualquiera sea menor.

**Artículo 251.-** Las partes en el contrato de transporte podrán elevar las sumas de los límites establecidos en el presente código, mediante acuerdo especial.

**Artículo 252.-** La responsabilidad del explotador en casos de abordaje aéreo tendrá las limitaciones previstas en este capítulo.

**Artículo 253.-** La responsabilidad por daños de

los organismos de control de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos, y de los constructores o fabricantes de aeronaves, se equiparará a los límites de responsabilidad del porteador aéreo previstos en el presente título, excepto en los casos de daños causados a las aeronaves, en los cuales su responsabilidad será hasta la indemnización total de los daños y perjuicios del explotador.

**Artículo 254.-** Se entiende por jornal a los efectos de este código la remuneración para actividades diversas no especificadas en la capital, que percibe el trabajador por cada día de trabajo.

### TITULO XIII CONTRATO DE UTILIZACION DE AERONAVES

#### CAPITULO I DE LA LOCACION

**Artículo 255.-** La locación de aeronaves o motores de aeronaves es un contrato por el que el locador concede al locatario el uso y goce de una aeronave o de motores de aeronaves, por tiempo o distancia determinada, recibiendo en contraprestación una retribución cierta en dinero o en otros valores. También se considerará locación al contrato de "leasing" financiero o mercantil, que se regula por las leyes correspondientes.

**Artículo 256.-** El contrato de locación de aeronaves deberá otorgarse por instrumento público, o privado con firmas autenticadas por escribanía, e inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional, para producir efectos contra terceros. Caso contrario, locador y locatario serán solidariamente responsables por los daños que se causen.

**Artículo 257.-** El contrato de locación de una aeronave transfiere al locatario la calidad de explotador, la conducción técnica y la dirección de la tripulación.

**Artículo 258.-** Todo locatario de aeronave deberá contar con la capacidad prevista en este código para ser propietario, salvo dispensa fundada de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**Artículo 259.-** Salvo que estuviese expresamente pactado, el locatario no podrá subarrendar la aeronave sin consentimiento escrito del locador, y el sublocador quedará libre de responsabilidad desde el momento de la inscripción del contrato de subarriendo en el Registro Aeronáutico Nacional. Todo sublocatario deberá poseer la capacidad requerida en el artículo anterior para el locatario.

**Artículo 260.-** Son obligaciones del locador:

a) entregar la aeronave en tiempo y lugar pactados, con todas las documentaciones conforme a las disposiciones de este código y en condiciones de aeronavegabilidad; y,

b) mantener la aeronave en condiciones normales de uso, efectuando las reparaciones necesarias por fuerza mayor o desgaste por uso normal, según el empleo convenido, salvo pacto en contrario o culpa del locatario.

**Artículo 261.-** Son obligaciones del locatario:

a) cuidar la aeronave como propia y usarla según sus características técnicas y el empleo convenido;

b) pagar el precio de la locación y, en caso de contratos de "leasing" financiero, el valor final o precio residual, en los plazos convenidos; y,

c) devolver la aeronave al locador, vencido el plazo del contrato, en los términos en que haya sido contratada la devolución, y sin más deterioro que el del uso ordinario de ella y los producidos por caso fortuito o fuerza mayor.

**Artículo 262.-** La tripulación de una aeronave locada estará siempre bajo la dirección del locatario, no obstante cualquier estipulación en contrario.

**Artículo 263.-** El contrato de locación puede consistir en el uso y goce de una aeronave con o sin tripulación, pero en caso de incluirse la tripulación, deberán observarse las normas sobre la incorporación de personas extranjeras al ámbito laboral del país, conforme a la ley de migraciones y a este código.

**Artículo 264.-** Para los casos en que el locador fuese una persona o empresa extranjera, podrá constituirse en proveedor de una aeronave, en los términos del Artículo 26 de este Código, para un servicio dentro del Paraguay, siempre que por la legislación de su país, puedan realizar contratos de locación financiera u operativa.

Las personas físicas o jurídicas paraguayas podrán celebrar en el exterior contratos de locación o financiamiento de aeronaves, motores o equipamiento aeronáutico que se explotarán, utilizarán u operarán en el Paraguay; y dichos contratos podrán ser sometidos a las leyes y tribunales de jurisdicciones extranjeras, toda vez que ello se halle establecido en el contrato respectivo.

Toda empresa explotadora de derechos de tráfico aéreo, nacional o internacional concedidos por el Estado Paraguayo, por un plazo mayor de seis meses, que localará para su utilización aeronaves con matrícula extranjera para sus servicios, podrá obtener para operar con los derechos concedidos, la matrícula paraguaya para cada aeronave en servicio, salvo el caso que el contrato de locación de aeronaves hiciese expresa prohibición de matricularlas en el Paraguay. La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará este artículo.

El Estado Paraguayo podrá concertar con el Estado de matrícula de la aeronave acuerdos para la transferencia de responsabilidades en razón de la matrícula, para los casos de locaciones y la utilización de aeronaves por empresas con derechos de tráfico concedidos por el Paraguay.

#### CAPITULO II DEL FLETAMENTO

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

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

al interés de cualquiera de las partes.

**Artículo 267.-** Si el contrato de fletamento fuera por tiempo determinado, cuando su período de ejecución exceda el término pactado por hecho imputable al fletador, éste estará obligado a pagar al fletante un sobreprecio proporcional al precio y tiempo convenidos, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan.

**Artículo 268.-** Son obligaciones del fletante:

a) poner la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, equipada y tripulada, con la documentación necesaria a disposición del fletador; y,

b) cumplir las operaciones aéreas pactadas y mantener la capacidad de la aeronave a disposición del fletador durante el tiempo u operaciones convenidos.

**Artículo 269.-** Son obligaciones del fletador:

a) utilizar la aeronave de conformidad al tiempo o capacidad convenida y según las condiciones del contrato; y,

b) pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenido.

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

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

### **CAPITULO III DEL INTERCAMBIO**

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

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

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

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

temporalmente.

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

## **TITULO XIV SEGURO AERONAUTICO**

### **CAPITULO UNICO**

**Artículo 277.-** Es obligatorio para todo propietario o explotador asegurar los daños a la aeronave, al personal que ejerce funciones a bordo, ya sea habitual u ocasionalmente, a pasajeros, mercancías y bienes transportados y para responder por los daños que se causen a terceros en la superficie, cubriendo como mínimo los límites de responsabilidad prescritos en este código.

**Artículo 278.-** No se autorizará la circulación por el espacio aéreo paraguayo de ninguna aeronave que no posea los seguros previstos en este Título, sea ella nacional o extranjera, y que no acredite tener asegurados los daños que puedan producir a las personas y cosas transportadas o a terceros en la superficie. En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por tratados o convenios internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

**Artículo 279.-** La póliza de seguro y sus renovaciones se inscribirán en el Registro Aeronáutico Nacional, y deberán constar en la documentación de a bordo de cada aeronave. Dentro del plazo perentorio de quince días antes del vencimiento de la póliza, deberá anotarse la constancia del nuevo seguro en el Registro Aeronáutico Nacional. Caso contrario, la Autoridad Aeronáutica Civil cancelará de inmediato el certificado de aeronavegabilidad o, en su caso, impedirá que la aeronave preste sus servicios, hasta tanto presente constancia de la renovación del seguro pertinente.

**Artículo 280.-** Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo, se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo, sin perjuicio del derecho del asegurador al cobro de la prima suplementaria.

**Artículo 281.-** Los entes responsables de la prestación de los servicios de organización y control del tránsito aéreo y de la infraestructura aeronáutica están obligados a contratar un seguro que cubra sus responsabilidades, en los términos y límites establecidos en este código.

**Artículo 282.-** Toda cláusula de seguro de vida o incapacidad por accidente que excluya el riesgo o reparación de daños resultantes de los servicios de transporte aéreo público, será nula de pleno derecho.

**Artículo 283.-** En los seguros obligatorios establecidos por este código, el asegurador responderá frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos hubiesen provenido del dolo o culpa

grave del porteador o del explotador, sin perjuicio de la acción de repetición del asegurador contra ellos.

## TITULO XV BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

### CAPITULO UNICO

**Artículo 284.-** Se entiende por búsqueda el conjunto de operaciones destinadas a averiguar la situación de una aeronave y el lugar donde se encuentra, cuando no se tuviese noticia de la misma.

Se entiende por asistencia el auxilio o ayuda que una aeronave presta a otra que se encuentra en situación de peligro, con el propósito de evitar un siniestro.

Se entiende por salvamento la acción dirigida a rescatar o socorrer a personas o cosas que se encuentran a bordo de una aeronave accidentada.

**Artículo 285.-** La Autoridad Aeronáutica Civil será el organismo encargado de la dirección y organización de la búsqueda, asistencia y salvamento, y a los fines de este título, podrá requerir a los explotadores de aeronaves, personas físicas o jurídicas bajo cuya dirección se encuentran personas especializadas o tuviesen sistemas de comunicación, y a los comandantes de aeronaves, la prestación de la ayuda necesaria conforme a lo previsto precedentemente.

**Artículo 286.-** Los comandantes de aeronaves en vuelo, que se encuentren en zonas o lugares donde se halle alguna aeronave en peligro o accidentada, están obligados a prestar toda la ayuda a su alcance.

**Artículo 287.-** La Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar el ingreso de aeronaves extranjeras para el cumplimiento de misiones de búsqueda, asistencia y salvamento.

**Artículo 288.-** A los efectos de este capítulo, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá requerir el concurso de aeronaves del Estado, en iguales condiciones que a las aeronaves civiles, siendo reembolsables los gastos y averías en que incurriesen, pero sin derecho a indemnización o remuneración.

**Artículo 289.-** Se releva de la obligación de prestar ayuda en la búsqueda, asistencia o salvamento, en los casos siguientes:

a) cuando las operaciones sean ya prestadas en iguales o mejores condiciones que las que se pretendan dar;

b) cuando la prestación de socorro implique riesgo para las personas a bordo de la aeronave que concurra para ello; y,

c) cuando no hubiese posibilidades de prestar un socorro útil.

**Artículo 290.-** Serán responsables del cumplimiento de los deberes de socorro, además del comandante de la aeronave, el propietario, el explotador, el locatario o el fletador de una aeronave que fuesen requeridos para ello, salvo cuando no pudiesen comunicarse con el comandante de la aeronave, o cuando no diese cumplimiento a sus instrucciones.

**Artículo 291.-** Los explotadores de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra o que hayan colaborado en la búsqueda o salvado a alguna persona, tendrán derecho a ser retribuidos o indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación producida como consecuencia directa de ésta. Las retribuciones o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder en conjunto el valor que tenía la aeronave, antes de producirse el hecho.

**Artículo 292.-** Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro al que estuvo expuesto el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La remuneración, que en ningún caso podrá ser superior al valor de los bienes salvados, estará a cargo de los propietarios de éstos, en proporción al valor de los mismos. El salvador podrá reclamarla directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

**Artículo 293.-** Si han sido salvados al mismo tiempo personas y bienes, el que ha salvado a las personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda.

**Artículo 294.-** La indemnización y remuneración son debidas, aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

**Artículo 295.-** Las disposiciones del presente título también serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por modos terrestres o acuáticos.

**Artículo 296.-** La Autoridad Aeronáutica Civil asegurará, dentro de los términos de reciprocidad, la entrada temporal y sin demora al territorio nacional, del personal calificado o aeronaves necesarios para la búsqueda, asistencia, salvamento, encuesta de accidentes, en relación con una aeronave extranjera extraviada o averiada en territorio paraguayo.

**Artículo 297.-** Se presume la pérdida de la aeronave en los siguientes casos:

a) cuando se hubieran agotado todos los medios de búsqueda y este hecho se hiciese constar expresamente por el propietario de la aeronave ante la autoridad aeronáutica; y,

b) cuando transcurridos seis meses de finalizadas las operaciones de búsqueda se ignore el paradero de la aeronave.

**Artículo 298.-** En los casos previstos en el artículo anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil declarará la pérdida de la aeronave para proceder a la cancelación de la matrícula respectiva.

**Artículo 299.-** Las aeronaves de matrícula paraguaya o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el territorio del Paraguay, así como sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

La reglamentación establecerá la forma y el procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.

**Artículo 300.-** La Autoridad Aeronáutica Civil podrá disponer la remoción de la aeronave cuando:

a) la aeronave, sus partes o despojos, representen obstáculos o peligro de cualquier naturaleza para las operaciones aéreas, la infraestructura aeronáutica o los medios de comunicación; y,

b) su permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir perjuicios a las operaciones aéreas.

Los gastos que demanden las remociones, reparaciones y conservación de la aeronave, correrán por cuenta de su propietario o explotador.

## **TITULO XVI DE LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION**

### **CAPITULO UNICO**

**Artículo 301.-** Todo accidente o incidente de aviación, que se produzca en territorio paraguayo, así como los que ocurran en aeronaves paraguayas en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, será investigado por los organismos especializados de la Autoridad Aeronáutica Civil, para determinar sus causas, establecer las medidas y acciones correctivas tendientes a evitar su repetición y hacer efectiva la responsabilidad que existiese.

**Artículo 302.-** La autoridad que tenga conocimiento del accidente, lo comunicará de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil más próxima al lugar, debiendo adoptar las medidas más urgentes para la asistencia o salvamento de las víctimas y prevenir en la zona del accidente la intervención de personas no autorizadas.

**Artículo 303.-** La remoción o retiro de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente, sólo podrá practicarse con la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**Artículo 304.-** En caso de siniestro o aterrizaje forzoso de una aeronave, el propietario del lugar no podrá oponerse al paso de los funcionarios que penetren en su predio, ni al transporte de los elementos necesarios para que la aeronave sea puesta en condiciones de movilización o para la asistencia de los accidentados.

**Artículo 305.-** La Autoridad Aeronáutica Civil deberá coordinar toda investigación con las autoridades judiciales, militares, policiales, sanitarias y aduaneras, dentro de los límites de sus respectivas competencias.

**Artículo 306.-** Toda persona física o jurídica, pública o privada, está obligada a declarar y presentar los informes que le solicite la Autoridad Aeronáutica para los fines de investigación de accidentes, así como permitir a ésta el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios para dicho efecto.

**Artículo 307.-** Las aeronaves extranjeras que sufran accidentes o incidentes en el territorio paraguayo y las aeronaves paraguayas que lo sufran en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

**Artículo 308.-** Cuando una aeronave paraguaya sufra un accidente en el extranjero, el operador o el comandante o, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación deberá notificarlo de inmediato a la Autoridad Aeronáutica Civil paraguaya, a fin de que adopte las medidas de investigación pertinentes.

## **TITULO XVII DE LAS FALTAS Y DE LOS HECHOS PUNIBLES**

### **CAPITULO I GENERALIDADES**

**Artículo 309.-** En caso de inobservancia a las disposiciones de este código, sus reglamentaciones y los convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá tomar las providencias para asegurar las pruebas, labrando acta sobre los hechos, autores, damnificados, consignando todos los elementos de juicio, y remitiendo todo lo actuado a la autoridad judicial o administrativa, si correspondiese.

**Artículo 310.-** La autoridad judicial o policial podrá incautar los objetos cuya transportación necesita de autorización especial, se hallen prohibidos o estén al margen de las disposiciones legales y se encuentren a bordo de una aeronave.

**Artículo 311.-** Para el cumplimiento de su facultad fiscalizadora y diligenciar las medidas oportunas, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá ser auxiliada por la fuerza pública, a fin de adoptar las medidas que correspondan en contra de presuntos infractores, cómplices y encubridores, así como la inmovilización de aeronaves involucradas.

**Artículo 312.-** Toda autoridad pública interviniente en la investigación de hechos vinculados a una aeronave o una operación aérea deberá de inmediato comunicar todo lo actuado a la Autoridad Aeronáutica Civil.

**Artículo 313.-** Al responsable de la comisión de faltas o delitos se aplicarán las sanciones previstas en este título y en la legislación penal ordinaria.

**Artículo 314.-** Las sanciones aplicables serán medidas en base a los criterios establecidos en el Artículo 65 del Código Penal.

**Artículo 315.-** El importe de las multas previstas en este código y su reglamentación será destinado al fomento de la aviación civil a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

**Artículo 316.-** El Código Penal y leyes complementarias vigentes serán de aplicación supletoria, en todo lo que no se halle expresamente consignado en este código.

**Artículo 317.-** La referencia a jornales mínimos debe entenderse como el establecido para las

actividades diversas no especificadas en la Capital. al Poder Ejecutivo.

## **CAPITULO II DE LAS FALTAS Y LOS PROCEDIMIENTOS**

**Artículo 318.-** La inobservancia de las disposiciones de este código, su reglamentación y los convenios internacionales que no constituyan hechos punibles será considerada como falta y sancionada con:

- a) apercibimiento;
- b) multa de hasta el máximo de 5.000 jornales;
- c) inhabilitación temporal o definitiva de las licencias y habilitaciones concedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
- d) suspensión temporal de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios aerocomerciales; y,
- e) cancelación o revocación de los permisos, licencias, concesiones, autorizaciones o de derechos emergentes de las certificaciones expedidas.

La Autoridad Aeronáutica Civil evaluará la necesidad de aplicación particular o conjunta de las sanciones previstas precedentemente.

**Artículo 319.-** La Autoridad Aeronáutica Civil será el organismo competente para la aplicación de las sanciones previstas en el presente Capítulo, excepto en lo relativo a la cancelación definitiva de la concesión de la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional, que corresponderá

**Artículo 320.-** Los procedimientos para sancionar administrativamente las faltas previstas en este código son de competencia de la Autoridad Aeronáutica Civil a través de sus órganos específicos, salvo disposición legal especial que establezca una competencia distinta, y será como sigue:

a) Procedimiento para la aplicación de sanciones:

1. comprobada la comisión de infracción o reunidos los antecedentes que permitan presumir su comisión, se redactará un informe pormenorizado y debidamente fundado por funcionario competente de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se consignará la individualización del presunto infractor o infractores y se describirá detalladamente la infracción imputada y los hechos u omisiones constitutivos de ella y la norma infringida;

2. si el o los imputados participaran de las actuaciones se levantará un acta que deberán firmarla pudiendo dejar las constancias que estimen convenientes; si se negaren o no pudieren firmarla así lo hará constar el funcionario actuante. Salvo por lo que el o los imputados declaren, su firma del acta no implicará otra evidencia que la de haber estado presente o participado de las actuaciones de los funcionarios competentes que el acta recoge. En todo caso, el acta hará plena fe de la actuación, mientras no se pruebe su falsedad o inexactitud;

3. la Autoridad Aeronáutica Civil dará traslado o vista al o los involucrados por el término de diez días de las imputaciones, cargos e infracciones, permitiéndoles el libre acceso a todas las actuaciones administrativas y antecedentes referentes al caso;

4. en el término del traslado, el o los involucrados deberán formular sus descargos y presentar u ofrecer su prueba;

5. recibida la contestación, si procediera, se abrirá un término de prueba de quince días, prorrogables por igual término, pudiendo además la Autoridad Aeronáutica Civil ordenar, de oficio o a petición de parte, el cumplimiento de medidas para mejor proveer dentro del plazo que ella señale;

6. si el o los imputados manifiestan su conformidad con las imputaciones o cargos, se dictará sin más trámite el acto administrativo correspondiente;

7. vencidos los plazos para las pruebas y medidas para mejor proveer, el interesado podrá presentar su alegato dentro del plazo perentorio de diez días; y,

8. vencido el plazo del numeral anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá, dentro del término de diez días, dictar el acto administrativo correspondiente, en la forma prevista.

**b) Recursos administrativos:** En materia aeronáutica proceden exclusivamente las acciones y los recursos estatuidos por la Constitución Nacional y los establecidos en el presente Código:

**1. Recurso de reconsideración o reposición:** El recurso de reconsideración o reposición podrá interponerse dentro del plazo perentorio de diez días hábiles, computados a partir del día siguiente de la fecha en que se notificó la resolución que se recurre. Será interpuesto ante el órgano que dictó la resolución recurrida, y el mismo será quien habrá