

Código Aeronáutico –

Índice

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO II JURISDICCIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO III CIRCULACIÓN AÉREA

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO IV AERONAVES

CAPÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES

CAPÍTULO II NACIONALIDAD Y MATRICULA

CAPÍTULO III REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

CAPÍTULO IV RÉGIMEN DE LA PROPIEDAD Y DE LOS DERECHOS REALES

Sección I Generalidades

Sección II Hipoteca

CAPÍTULO V CRÉDITOS PRIVILEGIADOS

CAPÍTULO VI MEDIDAS CAUTELARES

CAPÍTULO VII AERONAVES INMOVILIZADAS

TÍTULO V INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO I GENERALIDADES

CAPÍTULO II AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

CAPÍTULO III LIMITACIONES AL DOMINIO EN BENEFICIO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO IV SERVICIOS DE PROTECCIÓN AL VUELO

TÍTULO VI PERSONAL AERONÁUTICO

CAPÍTULO I GENERALIDADES

CAPÍTULO II COMANDANTE

TÍTULO VII PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO VIII BÚSQUEDA, ASISTENCIA, SALVAMENTO Y DESAPARICIÓN DE AERONAVES

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO IX SERVICIOS AÉREOS

CAPÍTULO I GENERALIDADES

CAPÍTULO II SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO

Sección I Generalidades

Sección II Concesiones y autorizaciones

CAPÍTULO III SERVICIOS DE TRABAJO AÉREO

CAPÍTULO IV SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS

CAPÍTULO V AERoclUBES Y ESCUELAS DE AVIACIÓN

TÍTULO X EXPLOTADOR

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO XI CONTRATOS DE UTILIZACIÓN

CAPÍTULO I ARRENDAMIENTO

CAPÍTULO II FLETAMENTO

TÍTULO XII CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I GENERALIDADES

CAPÍTULO II TRANSPORTE DE PASAJEROS

Sección I Transporte de personas

Sección II Transporte de equipaje

CAPÍTULO III TRANSPORTE DE COSAS

TÍTULO XIII RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O COSAS TRANSPORTADAS

CAPÍTULO II DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS EN SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS

CAPÍTULO III DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

CAPÍTULO IV ABORDAJE AÉREO

Sección I Concepto

Sección II Daños y perjuicios causados a aeronaves, personas y bienes embarcados

Sección III DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

CAPÍTULO V DISPOSICIONES COMUNES

TÍTULO XIV SEGUROS

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO XV PRESCRIPCIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO XVI INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO XVII DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO ÚNICO

TÍTULO XVIII DISPOSICIONES VARIAS

CAPÍTULO ÚNICO

Código Aeronáutico

Decreto Ley 14.305

Se aprueba el Código Aeronáutico.

El Consejo de Estado ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY

CÓDIGO AERONÁUTICO

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 1º. (Soberanía). La República Oriental del Uruguay ejerce soberanía en el espacio que se encuentra sobre el territorio y aguas jurisdiccionales uruguayas de acuerdo con las normas jurídicas nacionales e internacionales aplicables.

Art. 2º. (Aplicación). El presente Código rige la actividad aeronáutica y los servicios vinculados directa o indirectamente con la utilización de aeronaves públicas y privadas, sin perjuicio de las disposiciones especiales relativas a la aeronáutica militar.

Art. 3º. (Integración). Si alguna cuestión no estuviera prevista por este Código y demás normas aeronáuticas aplicables, se acudirá a los principios generales del derecho y a los fundamentos de las leyes análogas aeronáuticas, a la doctrina más recibida y a la costumbre en la materia del derecho aeronáutico; en caso de que subsistiere la duda, se recurrirá a las doctrinas más recibidas, a los fundamentos de las leyes análogas o a los principios generales de derecho común teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

Las disposiciones del presente artículo no operan tratándose de normas penales especiales previstas en este Código, materia para la cual rigen los principios generales del derecho penal ordinario.

TÍTULO II

JURISDICCIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 4º. (Aeronaves uruguayas) Estarán sometidos a la legislación de la República Oriental del Uruguay y serán juzgados por sus autoridades:

1° Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos o faltas cometidos a bordo de las aeronaves uruguayas sea sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales nacionales o donde ningún Estado ejerce soberanía.

2° Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos o faltas cometidos a bordo de las aeronaves privadas uruguayas en vuelo sobre territorio y aguas jurisdiccionales de un Estado extranjero, salvo en aquellos casos en que se hubiera lesionado a personas o bienes que se encuentren en el mismo o se afectara la seguridad e interés legítimo o el orden público de ese Estado.

Art. 5°. (Aeronaves privadas extranjeras). Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos o faltas cometidos a bordo de una aeronave privada extranjera en vuelo sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales uruguayas, se regirán por la legislación del Estado de matrícula de la aeronave y serán juzgados por sus autoridades, salvo en los siguientes casos en que se aplicarán las normas uruguayas e intervendrán sus autoridades:

1° Cuando se afecte la seguridad del Estado o el orden público o se infrinjan disposiciones de carácter militar o fiscal.

2° Cuando se transgredan leyes o reglamentos propios de la circulación aérea.

3° Cuando se lesionen los intereses generales del Estado, o se causen daños a las personas y bienes situados en territorio uruguayo.

4° Cuando se cometa un delito en la aeronave extranjera y se hubiera realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, con excepción del caso en que mediare pedido de extradición.

Art. 6°. (Aeronaves públicas extranjeras) Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos o faltas cometidos a bordo de una aeronave pública extranjera en vuelo sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales uruguayas, se regirán por la legislación del Estado de matrícula de la aeronave y serán juzgados por sus autoridades.

Las aeronaves militares y extranjeras y sus tripulantes, gozarán en territorio uruguayo de las prerrogativas e inmunidades otorgadas por la legislación nacional y normas de derecho internacional aplicables a los buques de guerra extranjeros y sus tripulantes estacionados en aguas jurisdiccionales de la República.

TÍTULO III

CIRCULACIÓN AÉREA

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 7°. (Principio). La circulación aérea y el transporte de personas y cosas se declaran de interés nacional.

Art. 8°. (Limitación al derecho de propiedad). Nadie puede oponerse, en razón de un derecho de propiedad en la superficie, al sobrevuelo de las aeronaves siempre que éste se realice de acuerdo con las normas jurídicas vigentes. No obstante, el perjuicio emergente de un sobrevuelo legítimo dará lugar a eventual responsabilidad.

Art. 9º. (Procedimiento de aeronavegación). La aeronavegación dentro o a través de las fronteras deberá realizarse en las condiciones y por las aerovías que fije la autoridad aeronáutica de manera uniforme, excepto por las aeronaves en operaciones militares, de búsqueda o de asistencia y salvamento o en vuelos que respondan a razones humanitarias o sanitarias.

Art. 10. (Partida y aterrizaje). Las aeronaves deberán partir o aterrizar en aeródromos públicos o privados especialmente habilitados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o tratándose de aeronaves públicas en operaciones públicas del servicio y en aquellos casos en que la autoridad aeronáutica así lo determine.

Art. 11. (Obligación de aterrizar). Las aeronaves extranjeras que hubieran penetrado en el espacio aéreo de la República sin la debida autorización o que infringiesen las disposiciones sobre circulación aérea, podrán ser obligadas a aterrizar en el aeródromo que se les indique.

Art. 12. (Aeronaves en tránsito). Se consideran en tránsito salvo lo dispuesto en el último párrafo del artículo 33 las aeronaves extranjeras que efectúen servicios regulares de transporte internacional de personas o cosas; y las públicas o privadas que, en vuelo ocasional, desciendan en territorio nacional, ya se trate de aterrizaje o acuatizaje regular o forzoso.

Art. 13. (Aeronaves de turismo o deportivas en tránsito). Se consideran también en tránsito, las aeronaves extranjeras de turismo o deportivas que lleguen en vuelo en las condiciones establecidas por los artículos 9 y 10 y no permanezcan en territorio nacional más de cuatro meses en total, dentro del año civil. Completado dicho término, si no hubieran abandonado el territorio nacional, la autoridad aeronáutica dispondrá su detención y sólo autorizará el vuelo para salir del país, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente.

Art. 14. (Presunción de contrabando). Se presume que existe contrabando cuando una aeronave parta, arribe, aterrice o acuatice en el territorio o las aguas jurisdiccionales nacionales, sin ajustarse a lo dispuesto en este Código y demás normas vigentes.

Art. 15. (Aterrizaje de emergencia). En caso de emergencia o de fuerza mayor si una aeronave debe aterrizar en un aeródromo no habilitado o en cualquier parte del territorio de la República no autorizado para dicha operación, su comandante o cualquier miembro de su tripulación en su defecto, deberán comunicar de inmediato esa circunstancia a la autoridad aeronáutica. Si ello no fuese posible, la comunicación deberá efectuarse a las autoridades militares o policiales más cercanas.

Art. 16. (Obediencia). Los comandantes de las aeronaves en vuelo sobre territorio o aguas jurisdiccionales nacionales, sin excepción deberán acatar las órdenes que les impartan las autoridades aeronáuticas para que aterricen en el aeródromo que se les indique, alteren su rumbo o cumplan cualquier otra regulación de tránsito aéreo.

Art. 17. (Verificaciones). Las autoridades competentes podrán realizar las verificaciones y tomar las medidas que consideren del caso respecto de las aeronaves, pasajeros, tripulantes y cosas transportadas, cuando lo estimen oportuno.

Art. 18. (Coerción). La inobservancia de las órdenes impartidas por la autoridad aeronáutica en materia de circulación aérea, dará derecho al empleo de la fuerza en los casos y circunstancias que establezca la reglamentación, quedando excluida toda responsabilidad del Estado por los daños y perjuicios emergentes.

Art. 19. (Individualización y documentación). Ninguna aeronave podrá sobrevolar el territorio o aguas jurisdiccionales nacionales u operar en ellos, sin reunir los siguientes requisitos:

1° Tener marcas de nacionalidad y matrícula correspondientes al Estado de inscripción.

2° Llevar la documentación que establezca la reglamentación y las normas internacionales vigentes.

Esta disposición no se aplica a las aeronaves militares uruguayas, salvo disposición expresa en contrario de la autoridad respectiva.

Art. 20. (Inspección técnica previa). Las aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vencido o que hayan sufrido modificaciones o reparaciones de importancia, no podrán efectuar vuelos sin previa inspección técnica efectuada por la autoridad aeronáutica o por peritos especialmente autorizados por ella.

Art. 21. (Idoneidad de la tripulación). Las aeronaves extranjeras que operen en territorio o aguas jurisdiccionales nacionales deberán estar tripuladas por personas dotadas de las licencias y habilitaciones correspondientes, expedidas de conformidad con la legislación de la matrícula de las mismas y aceptadas por las autoridades uruguayas, sin perjuicio de lo que se estipule en los convenios en que la República sea parte.

Art. 22. (Equipos de comunicaciones). Las aeronaves deberán estar dotadas de equipos de comunicaciones y éstos poseer la licencia correspondiente, salvo las excepciones que determine la autoridad aeronáutica.

Art. 23. (Equipos de supervivencia). Todas las aeronaves públicas o privadas deberán estar equipadas con elementos de supervivencia adecuados al medio geográfico que sobrevuelen, así como con los equipos que la reglamentación establezca.

Art. 24. (Prohibiciones y restricciones). La actividad aérea puede ser prohibida o restringida sobre determinadas zonas del territorio o de las aguas jurisdiccionales uruguayas por razones de defensa nacional, de interés público o de seguridad de vuelo.

Art. 25. (Transportes prohibidos). Está prohibido el transporte aéreo de cosas que impliquen un peligro para la seguridad del vuelo salvo las excepciones que establezcan la reglamentación pertinente y las decisiones de emergencia de la autoridad respectiva.

Art. 26. (Vertimientos). No podrán arrojarse de las aeronaves sustancias u objetos que puedan ocasionar contaminación del medio ambiente, daños a las personas o a los bienes en la superficie, salvo en caso de fuerza mayor en los lugares que determine la Reglamentación.

Art. 27. (Restricciones sanitarias). El transporte de enfermos contagiosos o de cadáveres en las aeronaves de transporte público quedará sujeto a las condiciones que fijen las reglamentaciones respectivas o las decisiones de las autoridades competentes.

TÍTULO IV

AERONAVES

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Art. 28. (Clasificación). Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas. Se consideran aeronaves públicas las utilizadas en servicios militares, de policía general, sanitaria y aduanera. Las demás aeronaves son privadas.

CAPÍTULO II

NACIONALIDAD Y MATRICULA

Art. 29. (Nacionalidad uruguaya). La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a dicha aeronave la nacionalidad uruguaya. Esta inscripción cancela toda matrícula anterior.

Art. 30. (Pérdidas de la nacionalidad uruguaya). Las aeronaves de nacionalidad uruguaya pierden ésta por las causales determinadas en los artículos 36 y 37.

Art. 31. (Cambio de nacionalidad). El cambio de nacionalidad no perjudica los derechos anteriormente adquiridos, salvo que se trate de la adquisición de la nacionalidad uruguaya, en cuyo caso los derechos emergentes de hechos o actos ocurridos o celebrados en territorio nacional tendrán privilegio sobre los acreedores radicados en el extranjero.

Art. 32. (Requisitos para la matriculación). Los propietarios de aeronaves, para solicitar la matriculación de las mismas, deberán estar domiciliados en la República. En caso de tratarse de un condominio, dicha condición deberá verificarse respecto del 51% (cincuenta y uno por ciento) de los copropietarios cuyos derechos superen el 51% (cincuenta y uno por ciento) del valor de la aeronave. Sin perjuicio del expresado requisito domiciliario, el Poder Ejecutivo reglamentará las demás condiciones que deban reunirse por los dueños de aeronaves para matricularlas. (1)

Art. 33. (Matrícula de aeronaves de empresas nacionales). Las aeronaves de empresas nacionales deberán tener matrícula uruguaya. Sin embargo, excepcionalmente, a fin de asegurar la prestación de los servicios o por razones de conveniencia nacional, la autoridad aeronáutica podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Art. 34. (Matrícula provisoria). Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del explotador y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave de más de seis toneladas de peso máximo autorizado según el certificado de aeronavegabilidad, adquirida mediante un contrato de compraventa sometido a condición o a crédito, u otros contratos celebrados en el extranjero por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el

pago total del precio de venta, o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que:

1° El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se le inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves.

2° El contrato se formalice cuando la aeronave no posea matrícula uruguaya.

3° Se llenen los requisitos exigidos por el artículo 32 para ser propietario de una aeronave uruguaya.

Las aeronaves de menor peso del indicado podrán igualmente ser sometidas a este régimen, cuando sean destinadas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo. La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición se registrarán simultáneamente.

Cancelados los gravámenes y restricciones y perfeccionada definitivamente la transferencia a su favor, el adquirente deberá solicitar la nacionalización y matriculación definitivas.

También podrán inscribirse en forma provisoria:

A) Las aeronaves pertenecientes a organismos internacionales de los cuales la República sea miembro, cuando las mismas sean cedidas al Estado, Entes Autónomos, Servicios Descentralizados o Gobiernos Departamentales para su utilización. La inscripción se efectuará por el término de duración de la cesión o de sus prórrogas, si las hubiera;

B) Las aeronaves extranjeras incautadas en los casos en que sea legalmente procedente su utilización y por el término de duración del correspondiente proceso. Las aeronaves inscriptas en tales condiciones, serán consideradas públicas y los organismos estatales que las utilicen asumirán el carácter de explotadores". (2)

Art. 35. (Matrícula especial). La autoridad aeronáutica podrá autorizar los vuelos de traslado en la forma que establezca la reglamentación, por un plazo máximo de treinta días, extensible según las circunstancias, a cuyos efectos se otorgará una matrícula especial que necesariamente deberá inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

En estos vuelos, solamente podrán viajar los tripulantes y el personal de la empresa propietaria de la aeronave, salvo autorización en contrario de la autoridad aeronáutica.

Art. 36. (Cancelación de oficio). La matrícula nacional se cancelará por las siguientes causales:
1° Cuando la aeronave sea destinada para la realización de actividades declaradas contrarias al interés nacional por el Poder Ejecutivo.

2° Cuando la aeronave se utilice para realizar actividades ilícitas.

3° Cuando el dueño de la aeronave deje de reunir los requisitos a que se refiere el artículo 32.

4° Cuando se produzca la destrucción, desarme, pérdida o abandono de la aeronave.

5° Cuando la aeronave sea inscripta en un Registro o Estado extranjero.

6° Cuando medie orden de la autoridad competente o mandato judicial.

Art. 37. (Cancelación a pedido de parte). La cancelación de la matrícula podrá ser efectuada a solicitud del propietario de la aeronave cuando ésta no estuviera gravada; en este último caso se requerirá el consentimiento escrito del acreedor. Esto, sin perjuicio de lo dispuesto en el Capítulo V del presente título.

CAPÍTULO III

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

Art. 38. (Actos registrables). El Registro Nacional de Aeronaves será público, único y centralizado y en él deberán inscribirse todos los actos relativos a la situación jurídica de las aeronaves y en especial los siguientes:

1° Los referentes a la matriculación de aeronaves.

2° Los títulos hábiles para constituir, transmitir y extinguir el dominio y los demás derechos reales de goce y garantía.

3° Los contratos de utilización de aeronaves.

4° Los testimonios de sentencias declarativas de prescripción adquisitiva de aeronaves.

5° Los certificados de resultancia de autos sucesorios en que consten aeronaves.

6° Los créditos privilegiados.

7° Los documentos relativos al abandono, pérdida de aeronaves o cambios fundamentales en las mismas.

8° Los embargos, interdicciones y medidas cautelares.

9° Las actas y declaraciones constitutivas que ante la autoridad aeronáutica, formulen los propietarios, agentes, comandantes y tripulantes de las aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en la República.

Art. 39. (Plazo). La inscripción de los actos a que se refiere el artículo anterior deberá realizarse dentro de los treinta días de la fecha de expedición del instrumento que los acredite.

Art. 40. (Efectos). Dichos actos no son oponibles a terceros, sino a partir de la fecha de su inscripción.

Art. 41. (Aeronaves militares). También se inscribirán en el Registro Nacional de Aeronaves, las militares, cuando por razones de necesidad o utilidad pública lo disponga el Poder Ejecutivo. La inscripción tendrá carácter reservado y el Registro sólo podrá informar que se trata de una aeronave militar.

Art. 42. (Tasa). Las tasas de inscripción, información y certificación, serán determinadas periódicamente por ley, a propuesta del Poder Ejecutivo. La omisión de la inscripción en el plazo establecido por el artículo 39 será penada con la duplicación del monto de la misma.

CAPÍTULO IV

RÉGIMEN DE LA PROPIEDAD Y DE LOS DERECHOS REALES

Sección I

Generalidades

Art. 43. (Requisitos). Los títulos hábiles para producir derechos reales sobre aeronaves, deberán constar en instrumento público o privado, so pena de nulidad.

La propiedad se transfiere y los derechos reales se constituyen a partir de la fecha de la inscripción del instrumento respectivo en el Registro Nacional de Aeronaves.

Art. 44. (Accesorios). En la transferencia del dominio o en la constitución de derechos reales se entenderán siempre comprendidos todos los equipos, instalaciones y enseres que existan a bordo de la aeronave, salvo pacto expreso en contrario.

Sección II

Hipoteca

Art. 45. (Principio). Las aeronaves matriculadas en la República podrán ser hipotecadas, en todo o en sus partes, aún cuando estén en construcción.

Las aeronaves en régimen de matriculación provisoria (artículo 34) no podrán ser objeto de hipoteca, ni afectadas como garantía real de créditos, mientras no se proceda a su inscripción y matriculación definitivas, salvo en los casos en que tal garantía sea necesaria para la adquisición de la aeronave.

Art. 46. (Menciones). En los contratos constitutivos de hipoteca deberán constar necesariamente:

1° Nombre y domicilio de las partes contratantes.

2° Marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave así como los números de serie de sus partes componentes.

3° Seguros que cubran el bien gravado.

4° Monto del crédito garantizado, interés, plazos y lugar de pago convenido.

5° Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos indicados en los incisos 1° y 4°), se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre.

Art. 47. (Preferencia). Los bienes afectados por este gravamen garantizarán al acreedor el importe del préstamo o saldo de precio, intereses, tributos y costos con el derecho de preferencia a que refiere el artículo 54.

Art. 48. (Grado). El crédito hipotecario sólo cede preferencia frente a los créditos privilegiados establecidos especialmente en este Código.

Art. 49. (Extensión del gravamen). El privilegio del acreedor hipotecario se ejercerá:

1° En caso de pérdida, sobre el valor del seguro.

2° En caso de destrucción o inutilización, sobre los materiales y efectos recuperados o su producido y en las indemnizaciones debidas por terceros.

3° En caso de requisita, sobre el valor de la expropiación.

Art. 50. (Derecho de inspección). Durante la vigencia del contrato el acreedor podrá inspeccionar el estado de los bienes objeto de la hipoteca, pudiendo convenirse en el contrato que el deudor pase periódicamente al acreedor un estado descriptivo de los mismos.

Art. 51. (Extinción). El gravamen se extingue de pleno derecho a los cinco años de su inscripción, si ésta no fuera renovada.

CAPÍTULO V

CRÉDITOS PRIVILEGIADOS

Art. 52. (Principio). Los créditos privilegiados establecidos en el presente Capítulo son preferidos a cualesquiera otros generales o especiales. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiera inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro de los sesenta días a partir de la fecha de la conclusión de las operaciones y de los actos o servicios que lo han originado.

Art. 53. (Extensión de los privilegios). En caso de deterioro o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercido sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido, aún luego de cancelada la matrícula.

Art. 54. (Graduación). Tendrán privilegio sobre la aeronave:

1° Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.

2° Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.

3° Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación.

4° Las indemnizaciones debidas en las hipótesis de los artículos 104 y 163 y los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.

5° Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino para continuar el viaje.

Art. 55. (Privilegios sobre la carga). Los privilegios sobre la carga se extinguen en caso de que no se ejercieren las acciones pertinentes dentro de los quince días de haber finalizado las operaciones de descarga, no siendo necesario, a los efectos de su ejercicio, el que se encuentren inscriptos.

Art. 56. (Funcionamiento de los privilegios). Los créditos relativos a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el presente Capítulo. Tratándose de privilegios de la misma categoría, los créditos se cobrarán a prorrata. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes.

Art. 57. (Extinción de los privilegios). Los privilegios se extinguen:

1° Como consecuencia de la extinción de la obligación principal;

2° Por el transcurso de un año desde su inscripción salvo caso de renovación de la misma;

3° En caso de venta judicial de la aeronave, luego de pagados los créditos privilegiados de mejor grado.

CAPÍTULO VI

MEDIDAS CAUTELARES

Art. 58. (Principio). No serán susceptibles de medidas cautelares, las aeronaves propiedad del Estado o de personas de derecho público.

Art. 59. (Preferencia). La fecha de inscripción de las medidas cautelares en el Registro Nacional de Aeronaves, regulará la preferencia de los derechos de sus titulares.

Art. 60. (Inmovilización de aeronaves). El embargo específico traerá aparejada la inmovilización de la aeronave afectada al transporte público, siempre que se den los siguientes casos:

1° Cuando responda a la ejecución de una sentencia;

2° Cuando obedezca a una deuda contraída para la realización del viaje, salvo que la aeronave esté lista para partir. En este último caso cesarán los efectos de la inmovilización si se prestaran seguridades suficientes a juicio del Juez de que la aeronave regresará al país;

3° Cuando se trate del crédito del vendedor de la aeronave en ocasión del incumplimiento de un contrato compraventa, conforme a lo establecido en el artículo 34.

CAPÍTULO VII

AERONAVES INMOVILIZADAS

Art. 61. (Presunción de abandono). Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio uruguayo o sus aguas jurisdiccionales, y 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.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y procedimientos para efectuar la notificación del accidente o inmovilización, al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.

Art. 62. (Remoción inmediata). Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un riesgo para la navegación aérea, la infraestructura, los medios de comunicación, o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un perjuicio, la autoridad aeronáutica podrá proceder a su inmediata remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave, serán de cargo de su propietario o explotador.

TÍTULO V

INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Art. 63. (Concepto). Por infraestructura aeronáutica se entiende los aeródromos y los aeropuertos, así como todas las instalaciones y servicios destinados a permitir, facilitar y asegurar las operaciones aeronáuticas en tierra, agua y aire.

CAPÍTULO II

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Art. 64. (Concepto). Son aeródromos las áreas determinadas de tierra o agua, destinadas al movimiento de llegada, salida y operación de las aeronaves.

Son aeropuertos los aeródromos públicos dotados de instalaciones y servicios necesarios para la atención de las aeronaves, los requerimientos del tráfico, el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga, siempre que estén debidamente fiscalizados por las autoridades competentes.

Art. 65. (Clasificación). Los aeródromos, atendiendo al uso normal a que están destinados, se clasifican en públicos, privados y militares.

Son aeródromos públicos los destinados al uso general de la navegación aérea; privados, los destinados al uso privado de personas físicas o jurídicas y militares, aquellos destinados al uso de las Fuerzas Armadas de la República.

Art. 66. (Habilitación). Los aeródromos, tanto públicos como privados, deberán estar registrados ante la autoridad competente, previa habilitación concedida luego de haberse comprobado que satisfacen las exigencias de toda operación aérea segura y regular.

Art. 67. (Régimen de aeropuertos). Los aeropuertos estarán abiertos al uso público. Se clasificarán en categorías en base a las dimensiones, servicios y características de los mismos.

Art. 68. (Aeropuertos internacionales). Los aeropuertos destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional deberán ser declarados tales por el Poder Ejecutivo y funcionar de acuerdo con las normas internacionales en la materia y la reglamentación que se dicte.

Art. 69. (Uso gratuito). Toda aeronave pública tendrá derecho a utilizar gratuitamente los aeródromos públicos y privados.

Art. 70. (Tasas y precios). Los servicios y prestaciones vinculados al uso de aeródromos o aeropuertos públicos estarán sujetos a tasas y precios cuya determinación hará el Poder Ejecutivo a propuesta de la autoridad aeronáutica.

Art. 71. (Inspección). Todos los aeródromos y aeropuertos a excepción de los militares, estarán sujetos a la inspección, control y vigilancia de la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO III

LIMITACIONES AL DOMINIO EN BENEFICIO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Art. 72. (Principio). El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y las propiedades vecinas a los aeródromos y aeropuertos comprendidos en las zonas de protección que para cada caso establezca el Poder Ejecutivo, estarán sujetos a restricciones

especiales en lo referente a construcción y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Art. 73. (Servidumbre). Los planos de zonas de protección de cada aeródromo o aeropuerto, incluirán las áreas en que está prohibido levantar cualquier obstáculo de las características indicadas en el artículo 72.

Si, no obstante, éstos fueran levantados, se intimará al propietario su eliminación bajo apercibimiento de ser realizada por la vía judicial en la forma que establece el artículo 76 y con cargo al infractor, el cual no podrá reclamar indemnización de ningún género.

Art. 74. (Servidumbres de paso). Los propietarios y ocupantes de inmuebles están obligados a permitir el libre acceso a los mismos de las misiones de socorro, rescate, asistencia o investigación en caso de accidentes, así como de los funcionarios encargados de la mensura o inspección de los inmuebles, en relación con la construcción o ampliación de aeródromos y aeropuertos o aplicación de las demás limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea.

Art. 75. (Balizamiento). Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos considerados peligrosos para la circulación aérea por las autoridades aeronáuticas. Estarán a cargo de los Propietarios de tales obstáculos los gastos inherentes a la instalación y mantenimiento de las señales que, a título de balizamiento, sean necesarias.

Art. 76. (Remoción de obstáculos). El Poder Ejecutivo podrá disponer la eliminación de los obstáculos situados en las proximidades de los aeropuertos y aeródromos levantados posteriormente a su habilitación. A tales efectos se intimará con plazo de tres a diez días la remoción bajo apercibimiento de apremio, el que se hará efectivo, en su caso, por disposición judicial, a requerimiento de la autoridad aeronáutica. Si existiere riesgo inminente, la autoridad respectiva por sí, podrá remover el obstáculo bajo su responsabilidad.

Art. 77. (Expropiación). Declárase de utilidad pública la expropiación de:

1° Los bienes y derechos necesarios para el establecimiento o ampliación de aeródromos y aeropuertos, de sus zonas de seguridad y de aproximación así como de instalaciones auxiliares o de servicios de ayuda a la navegación aérea.

2° Los aeródromos propiedad de particulares así como sus instalaciones auxiliares.

CAPÍTULO IV

SERVICIOS DE PROTECCIÓN AL VUELO

Art. 78. (Definición). Son servicios de protección al vuelo los de control de tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, la información meteorológica, el balizamiento, la búsqueda y el salvamento, la información general aeronáutica y cualquier otro necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea que determine el Poder Ejecutivo. Estos servicios serán realizados exclusivamente por el Estado y sujetos al pago de tasas que serán aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Art. 79. (Explotación). El Poder Ejecutivo podrá coordinar con otros países la realización de estos servicios y su conexión. Asimismo, por razones de utilidad pública, podrá autorizar a empresas privadas la realización parcial de alguno de ellos. Las tasas que por tales servicios puedan cobrar las empresas privadas deberán ser previamente aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Art. 80. (Red nacional de comunicaciones aeronáuticas). El organismo competente adoptará las medidas necesarias para la instalación y funcionamiento de la red nacional de comunicaciones aeronáuticas y demás servicios de protección al vuelo. Corresponderá a la autoridad aeronáutica la adopción de las medidas pertinentes para dirigir, coordinar y controlar los medios más convenientes para la mayor seguridad y eficiencia en la navegación aérea, de acuerdo con el Ente a que está cometido con carácter general el régimen de comunicaciones.

TÍTULO VI

PERSONAL AERONÁUTICO

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Art. 81. (Idoneidad). El personal técnico aeronáutico deberá tener patente de capacidad y licencia para el ejercicio de su profesión en la forma que establezca la reglamentación.

Art. 82. (Habilitación extranjera). Las patentes de capacidad y licencias otorgadas en el extranjero tendrán validez en la República cuando lo establezca una convención internacional o sean revalidadas por los órganos nacionales competentes.

Art. 83. (Reserva). En las aeronaves nacionales sólo podrán ejercer funciones los ciudadanos uruguayos, salvo disposición expresa en contrario de la autoridad competente.

CAPÍTULO II

COMANDANTE

Art. 84. (Principio). Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

Art. 85. (Requisitos). En las aeronaves destinadas al transporte aéreo público, el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñar el cargo.

Art. 86. (Facultades). El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder disciplinario sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas adecuadas a tal efecto.

Art. 87. (Facultades especiales). El comandante de la aeronave está facultado, aún sin mandato especial, para efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados.

Art. 88. (Obligaciones). El comandante tiene la obligación, antes de la partida de asegurarse de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar pudiendo disponer la suspensión bajo su responsabilidad.

Art. 89. (Derechos). El comandante de la aeronave tiene derecho durante el vuelo en caso de necesidad, de adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo, pudiendo en tal sentido arrojar las mercancías, combustibles y equipajes que repute indispensable.

Art. 90. (Casos de peligro). En caso de peligro, el comandante está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie.

Art. 91. (Funciones públicas). El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones y testamentos que hayan tenido lugar a bordo y dará cuenta de los mismos a la autoridad competente.

En casos de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el extranjero dará intervención al Cónsul de la República en el lugar.

TÍTULO VII

PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 92. (Principio). Todo accidente de aviación deberá ser investigado para determinar sus causas y prevenir su repetición.

Art. 93. (Centro Coordinador de Seguridad de Vuelo). Habrá un Centro Coordinador de Seguridad de Vuelo con el cometido de asesorar a la autoridad aeronáutica en todo lo relativo a la investigación y prevención de accidentes de aviación.

Art. 94. (Aeronaves militares). Las disposiciones del presente Título solamente se aplicarán a los accidentes en que hubieran participado aeronaves militares, cuando dichas normas sean compatibles con la naturaleza de los servicios específicos a su cargo.

Art. 95. (Obligación de denunciar). Los propietarios, pilotos o explotadores de aeronaves están obligados a denunciar inmediatamente a la autoridad más próxima los accidentes que sufran. Idéntica obligación regirá para todas aquellas personas que tomen conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave.

Art. 96. (Medidas urgentes). La autoridad que tenga conocimiento del accidente, lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica 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.

Art. 97. (Remoción de restos). 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 el consentimiento de la autoridad aeronáutica.

Art. 98. (Coordinación). La autoridad aeronáutica deberá coordinar su actuación con las judiciales, militares, policiales, sanitarias y aduaneras, dentro de los límites de sus respectivas competencias.

Art. 99. (Obligación de informar). Toda persona física o jurídica, pública o privada, está obligada a declarar y a producir los informes que le solicite la autoridad aeronáutica para los fines de la investigación, así como a permitir el examen de la documentación y antecedentes que se consideren necesarios a tal efecto.

Art. 100. (Convenios internacionales). Las aeronaves extranjeras que sufran accidentes en el territorio uruguayo o sus aguas jurisdiccionales y las aeronaves uruguayas que sufran accidentes en territorio o aguas jurisdiccionales extranjeras o en el mar libre quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

Art. 101. (Accidentes de aeronaves uruguayas en el extranjero). Cuando una aeronave uruguaya sufra un accidente en el extranjero, el explotador, el comandante o en su defecto cualquier miembro de la tripulación, deberá notificarlo de inmediato a la autoridad aeronáutica uruguaya a efectos de que adopte las medidas de investigación pertinentes.

TÍTULO VIII

BÚSQUEDA, ASISTENCIA, SALVAMENTO Y DESAPARICIÓN DE AERONAVES

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 102. (Obligación de asistencia). Los explotadores y comandantes de aeronaves públicas o privadas están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración y asistencia a las aeronaves y personas en situación de peligro.

Asimismo, todo armador o capitán de buque y cualquier persona en tierra, están obligados a prestar asistencia a quien se encontrara en peligro como consecuencia de un accidente aéreo.

Art. 103. (Excepción). No existe obligación de prestar asistencia:

1° Cuando ésta signifique peligro para el obligado o para las personas bajo su guardia o dependencia.

2° Cuando el obligado tenga conocimiento de que la misma ha sido prestada por otros.

3° Cuando la autoridad competente le dispense expresamente de dicho cometido.

Art. 104. (Movilización culposa). Todo aquel que por imprudencia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias motivase una movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá por los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aún cuando el socorro no hubiese sido solicitado y sin que ello obste a la responsabilidad penal consiguiente.

Art. 105. (Presunción de aeronave perdida). En caso de desaparición de una aeronave con sus tripulantes y pasajeros será considerada perdida, transcurridos noventa días de la fecha de la última noticia.

TÍTULO IX

SERVICIOS AÉREOS

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Art. 106. (Principio). La explotación de toda actividad comercial aérea, incluso el establecimiento de agencia o representación comercial para la venta de pasajes, requiere concesión o autorización conforme a las normas internacionales y las prescripciones de este Código y su reglamentación.

La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas y de control a que estarán sometidas las empresas nacionales y extranjeras.

Art. 107. (Clasificación). Los servicios aéreos se clasifican del modo siguiente:

- A) Servicios de transporte aéreo público.
- B) Servicios de trabajos aéreos.
- C) Servicios aéreos privados.

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO

Sección I

Generalidades

Art. 108. (Concepto). Servicios de transporte aéreo público son aquellos que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

Art. 109. (Transporte aéreo interno). Servicio de transporte aéreo interno es el efectuado entre puntos dentro de la República o entre éstos y zonas no sometidas a jurisdicción de ningún Estado, no perdiendo su carácter de tal por el hecho de un aterrizaje o acuatizaje forzoso fuera del país o por el sobrevuelo de territorios o aguas jurisdiccionales de otros Estados.

Art. 110. (Transporte aéreo internacional). Servicio de transporte aéreo internacional es el efectuado entre uno o varios puntos de la República y otro u otros de territorios extranjeros, o entre dos o más puntos de la República con escala en territorio extranjero.

Art. 111. (Transporte aéreo regular). Servicio de transporte aéreo regular es aquel que se realiza entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.

Art. 112. (Transporte aéreo no regular). Servicio de transporte aéreo no regular, es aquel que no reúne los caracteres especificados en el artículo anterior.

Art. 113. (Servicios aéreos internos). Los servicios aéreos internos serán realizados exclusivamente por empresas nacionales. A menos que el Estado los explote directamente, los servicios aéreos internos de transporte regular de pasajeros, correo y carga serán realizados por concesionarios y los no regulares mediante autorización.

Art. 114. (Servicios aéreos internacionales por empresas nacionales). Las empresas nacionales que realicen servicios de transporte internacional estarán sujetas al régimen de concesión o autorización de conformidad a lo que determine en cada caso el Poder Ejecutivo.

Art. 115. (Servicios aéreos internacionales por empresas extranjeras). Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con los convenios internacionales suscritos por la República y previa concesión o autorización del Poder Ejecutivo.

A estos efectos el Poder Ejecutivo exigirá:

1° Que establezcan un agente en la República.

2° Que constituyan domicilio a todos los efectos legales en la República.

3° Que se sometan expresamente a la jurisdicción nacional.

Cuando se trate de servicios públicos de transporte internacional, la concesión o autorización que se otorgue deberá contener al menos iguales obligaciones que las impuestas a las empresas nacionales que presten similares servicios.

Art. 116. (Taxi aéreo). El Poder Ejecutivo reglamentará los servicios y condiciones de las empresas de taxi aéreo y fijará sus tarifas.

Sección II

Concesiones y autorizaciones

Art. 117. (Principio). Los servicios nacionales regulares de transporte aéreo serán realizados mediante concesión. Los servicios no regulares serán realizados mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda.

El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por la reglamentación.

Art. 118. (Cesión). Las concesiones o autorizaciones no podrán ser cedidas sin autorización del Poder Ejecutivo.

Se podrá autorizar la cesión después de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por este Código para ser titular de ella.

Art. 119. (Plazo). El plazo de la concesión se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio, la cuantía de la inversión inicial y las ulteriores que sean necesarias para su desarrollo y mejoramiento, así como los beneficios que él represente para el interés nacional.

Art. 120. (Acuerdos entre empresas). Todos los acuerdos de colaboración, conexión, consolidación o fusión de servicios, entre empresas, deberán someterse a la aprobación de la autoridad aeronáutica. Si ésta no formulase objeciones dentro de los noventa días, el acuerdo se considerará aprobado, salvo que la autoridad aeronáutica, por resolución fundada, interrumpiera dicho término.

Art. 121. (Causales de caducidad). Las concesiones otorgadas por término determinado, se extinguen al vencimiento de éste.

El Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica en su caso, podrán declarar la caducidad de la concesión antes del vencimiento del plazo o revocar la autorización conferida, en las siguientes circunstancias:

1° Si el concesionario o autorizado no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltase, reiteradamente, a obligaciones de menos importancia.

2° Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.

3° Si se interrumpiese el servicio total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica.

4° Si la empresa fuese declarada en quiebra o entrara en estado de liquidación. El Juez que conozca en el asunto ordenará que se haga saber a la autoridad aeronáutica en la misma providencia que disponga la medida.

5° Si la concesión o autorización fuese cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 118.

6° Si no se hubiesen constituido las garantías prescriptas en el Título XIV (Seguros).

7° Si el explotador se opusiese a la fiscalización o a las inspecciones establecidas en este Código y en su reglamentación.

8° Si el explotador dejase de reunir los requisitos que dieron origen a la concesión o a la autorización.

9° Si mediaren razones de seguridad nacional.

CAPÍTULO III

SERVICIOS DE TRABAJO AÉREO

Art. 122. (Concepto). Servicio de trabajo aéreo es aquel efectuado mediante utilización de aeronaves con carácter remunerado y no comprendido en el Capítulo anterior.

Para la prestación de estos servicios se estará a lo que establezca la reglamentación.

CAPÍTULO IV

SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS

Art. 123. (Principio). Servicio aéreo privado es aquel efectuado sin ánimo de lucro. Los usuarios de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos privados no necesitan autorización especial para poder operarlos, si bien deben cumplir con las condiciones de seguridad impuestas por los reglamentos.

Art. 124. (Prohibición). Las aeronaves de servicios privados no podrán efectuar tareas de transporte aéreo público, salvo casos excepcionales, autorizados por la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO V

AERoclUBES Y ESCUELAS DE AVIACIÓN

Art. 125. (Concepto). Se considera aeroclub a toda asociación civil creada sin propósito de lucro y con la finalidad principal de promover la práctica, enseñanza y difusión del vuelo y sus técnicas afines entre sus asociados y personas interesadas, con fines deportivos, de entrenamiento y fomento de la aviación, que cumplan con lo dispuesto en el párrafo siguiente.

Dentro de los treinta días de concedida la personería jurídica, el aeroclub deberá inscribirse en el Registro que a tales efectos llevará la autoridad aeronáutica, debiendo para ello adjuntar testimonio de sus estatutos y de la resolución que los aprueba.

Se procederá de oficio en los casos de reforma de los mismos o cuando se decrete la cancelación o suspensión de la personería jurídica. Dichas inscripciones estarán exentas de tributos.

Art. 126. (Autorización). Las personas físicas o jurídicas que se dediquen al fomento de la aviación y del deporte aéreo, o al adiestramiento de pilotos o de personal de tierra, deberán estar autorizadas para ello por la autoridad aeronáutica, no pudiendo realizar ningún servicio público de transporte aéreo, con o sin remuneración.

TÍTULO X

EXPLOTADOR

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 127. (Concepto). El explotador es la persona física o jurídica que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, con o sin fines de lucro. En caso de que no figure explotador inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, el propietario será considerado como tal.

TÍTULO XI

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN

CAPÍTULO I

ARRENDAMIENTO

Art. 128. (Concepto). El arrendamiento es un contrato por el que las dos partes se obligan recíprocamente, la una a conceder el uso o el goce de una aeronave y la otra a pagar por este uso o goce un precio.

También se considera que existe arrendamiento, cuando el arrendador entregue la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica de la misma y la dirección de la tripulación queden a cargo del arrendatario.

Art. 129. (Requisitos). El contrato deberá constar por escrito e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

La no inscripción del mismo determinará que el arrendador y el arrendatario sean solidariamente responsables de los daños y perjuicios causados por la aeronave.

Será preciso, además, que el arrendatario reúna las condiciones necesarias para ser propietario de la aeronave, salvo dispensa de la autoridad aeronáutica.

Art. 130. (Obligaciones del arrendador). Son obligaciones del arrendador:

1º Hacer entrega de la aeronave en el tiempo y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria para el vuelo;

2º Mantener la aeronave en condiciones normales de uso hasta el fin del contrato, salvo culpa del arrendatario.

Art. 131. (Obligaciones del arrendatario). Son obligaciones del arrendatario:

1º Cuidar la aeronave arrendada como propia y usarla en el destino acordado;

2º Pagar el precio del arriendo en las condiciones convenidas;

3º Devolver la aeronave al arrendador, vencido el término del contrato, en el estado en que la recibió, sin más deterioro que el del uso ordinario de ella y los producidos por caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 132. (Cesión). No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento escrito del arrendador. En caso de que éste consienta, tanto el cesionario, como el subarrendatario, deberán reunir las condiciones necesarias para ser arrendatario y el contrato estará sometido a los requisitos establecidos en el artículo 129.

CAPÍTULO II

FLETAMENTO

Art. 133. (Concepto). El fletamento es un contrato por el que una de las partes, llamada fletante, se obliga frente a la otra, llamada fletador, a cambio de un precio, llamado flete, a realizar uno o más viajes preestablecidos o a cumplir durante un período de tiempo determinado los viajes que ordene el fletador, reservándose el fletante el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

Art. 134. (Requisitos). El contrato deberá constar por escrito e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

Art. 135. (Obligaciones del fletante). Son obligaciones del fletante:

1º Poner a disposición del fletador una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos necesarios y en estado de aeronavegabilidad.

2º Cumplir con los viajes pactados o mantener la aeronave a disposición del fletador durante el tiempo convenido.

Art. 136. (Obligaciones del fletador). Son obligaciones del fletador:

1º Limitar el empleo de la aeronave al uso para el cual se la contrató y según las condiciones del contrato;

2º Pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos.

TÍTULO XII

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Art. 137. (Concepto). Contrato de transporte aéreo es aquel por el cual una parte se obliga a trasladar de un lugar a otro, en una aeronave, a personas o cosas, y a la otra a pagar por ello un precio.

Art. 138. (Transporte sucesivo). Se considera que existe un solo contrato de transporte cuando varios transportadores aéreos lo ejecutan sucesivamente y las partes lo han tratado como acto jurídico único.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE DE PASAJEROS

Sección I

Transporte de personas

Art. 139. (Prueba del contrato). El contrato de transporte de pasajeros debe probarse por escrito. Tratándose de transporte regular, el billete de pasaje es prueba suficiente de la celebración del contrato.

Art. 140. (Menciones). El billete de pasaje debe contener:

1º Lugar y fecha de la emisión;

2º Nombre y domicilio del transportador o transportadores;

3º La indicación del punto de partida, escalas previstas y punto de destino;

4º Precio del pasaje.

Art. 141. (Omisión, irregularidad o pérdida del billete de pasaje). La falta, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte.

Sin embargo, si el transportador admite al pasajero sin que se le haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad.

Art. 142. (Interrupción del viaje). Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje, en el último.

El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el pasaje o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe del pasaje. Sin embargo si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador debe reintegrarle el 80% (ochenta por ciento) del precio del pasaje.

Sección II

Transporte de equipaje

Art. 143. (Remisión). El contrato de transporte de equipaje es accesorio al de pasajeros, rigiéndose por las normas que regulan a éste, sin perjuicio de las que se establecen en la presente Sección.

Art. 144. (Talón de equipaje). El transportador deberá expedir un "talón de equipaje", en doble ejemplar por cada bulto; uno quedará en poder del transportador y el otro deberá ser entregado al pasajero. No se entregará talón por los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

Art. 145. (Menciones). El talón de equipaje debe contener:

1° Identificación del billete de pasaje correspondiente.

2° Lugar y fecha de partida y de destino.

3° Peso del bulto.

4° Monto del valor declarado, si lo hubiere.

5° Indicación de que la entrega del equipaje se hará siempre al pasajero contra entrega del talón respectivo, salvo autorización expresa.

Art. 146. (Omisión o irregularidad del talón de equipaje). Si el transportador aceptara el equipaje sin expedir el talón correspondiente, o si éste no contuviere las especificaciones indicadas en los incisos 1°, 3° y 4° del artículo anterior, no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad; en tal caso serán válidas las manifestaciones hechas por el pasajero en cuanto se refieran al peso y cantidad de los bultos así como al valor de su contenido.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE COSAS

Art. 147. (Prueba del contrato). El contrato de transporte de cosas debe probarse por escrito.

El conocimiento aéreo es su título legal y hace fe, salvo prueba en contrario de:

- 1° La celebración del contrato.
- 2° La recepción de las cosas por parte del transportador.
- 3° Las condiciones del transporte.

Art. 148. (Forma y número de ejemplares). El conocimiento aéreo puede ser extendido al portador, a la orden o nominativamente. Se expedirán como mínimo tres ejemplares: uno para el transportador, firmado por el remitente; otro, para el destinatario, firmado por el transportador y el remitente; y el tercero, para el remitente, firmado por el transportador.

El transportador o el remitente tienen derecho a que se extiendan tantos conocimientos aéreos como bultos hubiere que transportar.

Art. 149. (Menciones). El conocimiento aéreo debe ser fechado y firmado por quien lo libra, y enunciar:

- 1° El nombre y el domicilio del transportador.
- 2° El nombre y el domicilio del remitente.
- 3° El lugar de destino y, cuando el conocimiento es nominativo, el nombre y dirección del destinatario.
- 4° La naturaleza, la calidad y la cantidad de las cosas transportadas así como el número, el peso y las dimensiones de los bultos y las marcas que los distinguen.
- 5° El estado aparente de la mercadería o bien de los embalajes.
- 6° El lugar y fecha de carga.
- 7° El precio del transporte así como la fecha y el lugar del pago y la persona que debe realizarlo.
- 8° El precio de las cosas y el monto de los gastos si el transporte se hace contra reembolso.
- 9° El eventual valor declarado.
- 10 Los documentos entregados al transportador acompañando al conocimiento aéreo.
- 11 La duración del transporte y la indicación sumaria de la vía a seguir, si se ha convenido.

Art. 150. (Omisión o irregularidad del conocimiento aéreo). Si el transportador aceptara las cosas sin que se haya extendido el conocimiento aéreo o sin que se establezcan en él las constancias indicadas en los numerales 1°, 5°, 7°, 8°, 9°, 10 y 11 del artículo anterior no podrá ampararse en las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

TÍTULO XIII

RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O COSAS TRANSPORTADAS

Art. 151. (Responsabilidad por daños a pasajeros). El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Art. 152. (Responsabilidad por daños a equipajes o cosas). El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y de cosas transportadas, cuando el hecho, causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

El transporte aéreo, a los efectos del inciso precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o cosas se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, a la entrega o al trasbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.

Art. 153. (Responsabilidad por retardo). El transportador es responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o cosas.

Art. 154. (Exoneración de responsabilidad). El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o el perjuicio o que les fue imposible tomarlas.

Art. 155. (Hecho de la víctima). La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.

Art. 156. (Límite de responsabilidad por pasajero). La responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de 125.000 unidades de cuenta. (3)

Art. 157. (Límite de responsabilidad por equipaje y cosas). En el transporte de equipajes o cosas la responsabilidad del transportador queda limitada a la cantidad de 250 unidades de cuenta, por kilogramo, salvo declaración de especial interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de entrega de los bultos al transportador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso, el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al valor de las cosas en el tiempo y lugar de entrega.

En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a 5.000 unidades de cuenta por viajero. (4)

Art. 158. (Presunción). La unidad de cuenta indicada en los artículos anteriores será igual a una unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro con una ley de novecientos milésimos de fino, calculados a su equivalente en la moneda del contrato, a la fecha de llegada del medio de transporte para los casos de daños o averías, o a la fecha en que debió haber llegado, en los casos de demora o pérdida total.

Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para éste un límite inferior al fijado en este Código será nula y no producirá efecto alguno, pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato. (5)

Art. 159. (Protesta). La recepción del equipaje o las mercancías o cosas, sin protesta por el destinatario, hará presumir que las cosas fueron entregadas en buen estado y conforme al título del transporte, sin perjuicio de lo establecido en los incisos siguientes.

En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de siete para las mercancías, a partir de la fecha de la recepción. En caso de retardo, la protesta deberá ser hecha, a más tardar, dentro de los catorce días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

Toda protesta deberá formularse por reserva inscrita en el título del transporte o mediante escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta. A falta de protesta, las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo el caso de fraude cometido por el mismo. (6)

Art. 160. (Transporte combinado). En caso de transportes combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente.

Art. 161. (Transporte ejecutado por terceros). Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, el usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos responderán solidariamente por los daños y perjuicios que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieron interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 159 podrá ser dirigida a cualesquiera de los transportadores.

Art. 162. (Transporte sucesivo). Cuando se trate de transporte ejecutado sucesivamente por varios transportadores, cada transportador que reciba pasajeros, equipajes o cosas, quedará sujeto a las disposiciones establecidas en este Código, siendo considerado como parte respecto al contrato de transporte.

En el caso de transporte de esta naturaleza, el pasajero o su sucesor, sólo tendrá acción contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se ha producido el accidente o el atraso, salvo el caso de que, mediante convención expresa, el primer transportador asuma la responsabilidad por el transporte total.

Cuando se trate de equipajes o de mercaderías, el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador y el destinatario con derecho a entrega de lo transportado, contra el último, pudiendo además, uno y otro, ir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo.

Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario, sin perjuicio de las acciones entre sí. (7)

Art. 163. (Avería común). La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido voluntaria y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar un peligro inminente o atenuar sus consecuencias, constituye una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

CAPÍTULO II

DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS EN SERVICIOS AÉREOS PRIVADOS

Art. 164. (Transporte de personas). En caso de transporte aéreo gratuito de personas en servicios aéreos privados, el transportador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Art. 165. (Transporte de equipajes y cosas). Lo dispuesto en el artículo anterior, se aplicará al transporte de equipajes, cosas y efectos que viajen bajo la guarda del pasajero.

CAPÍTULO III

DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art. 166. (Principio). Los daños y perjuicios causados en la superficie dan derecho a reparación de acuerdo con lo establecido en este Capítulo, con sólo probar que los mismos provienen de una aeronave en vuelo o de una cosa caída o arrojada de la misma.

La responsabilidad incumbe al explotador de la aeronave.

No habrá lugar a la reparación si los daños y perjuicios no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se deben al mero hecho del vuelo de la aeronave, de conformidad con los reglamentos aplicables.

A los efectos de este Capítulo, se considera a una aeronave en vuelo, desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para emprender el vuelo hasta el momento en que, habiendo finalizado éste, deja de moverse por sus propios medios. Tratándose de una aeronave más liviana que el aire o de un planeador, se considera en vuelo desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquél en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Art. 167. (Uso ilegítimo). El que, sin tener la disposición de una aeronave la usa sin consentimiento del explotador, responde de los daños y perjuicios causados.

El explotador será responsable solidariamente, dentro de los límites establecidos en este Capítulo, salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Art. 168. (Hecho de la víctima). La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

Art. 169. (Límite de responsabilidad). El explotador es responsable en caso de accidente, hasta el límite de la suma en moneda nacional que resulta de la escala siguiente:

1°. \$ 80:000.000 (ochenta millones de pesos) para aeronaves cuyo peso no exceda de mil quilogramos.

2°. \$ 80:000.000 (ochenta millones de pesos) más \$ 64.000 (sesenta y cuatro mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los mil para aeronaves que pesan más de mil kilogramos y no excedan de seis mil kilogramos.

3°. \$ 400:000.000 (cuatrocientos millones de pesos) más pesos 40.000 (cuarenta mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesan más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos.

4°. \$ 960:000.000 (novecientos sesenta millones de pesos) más \$ 24.000 (veinticuatro mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesan más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos.

5°. \$ 1.680:000.000 (mil seiscientos ochenta millones de pesos) más \$ 16.000 (dieciséis mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los cincuenta mil, para aeronaves que pesan más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de \$ 80:000.000 (ochenta millones de pesos) por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños y perjuicios a personas y bienes, la cantidad a distribuir, hasta la mitad, se destinará a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir, se prorratará entre las indemnizaciones relativas a daños y perjuicios a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, "peso" significa el peso máximo para el despegue de la aeronave autorizado en el certificado de aeronavegabilidad. (8)

Art. 170. (Pluralidad de damnificados). Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior deberá procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no superar, en conjunto, los límites antedichos.

CAPÍTULO IV

ABORDAJE AÉREO

Sección I

Concepto

Art. 171. (Concepto). Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave se considerada en movimiento:

1° Cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con tripulación, pasaje o carga a bordo.

2° Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz.

3° Cuando se halla en vuelo.

Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión.

Sección II

DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A AERONAVES, PERSONAS Y BIENES EMBARCADOS

Art. 172. (Culpa unilateral). Si el abordaje es causado mediando culpa, la responsabilidad por los daños y perjuicios estará a cargo del explotador.

El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño y los perjuicios o que les fue imposible tomarlas.

Art. 173. (Concurrencia de culpas). Si en el abordaje hay concurrencia de culpas, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños y perjuicios a las mismas, a las personas y a los bienes a bordo es proporcional a la gravedad de la culpa respectiva. Si no pudiera determinarse el grado de la culpa, la responsabilidad se distribuirá en proporción al valor actual de cada aeronave.

Art. 174. (Solidaridad). La responsabilidad establecida en el artículo precedente, es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, a repetir contra el coautor del daño.

Art. 175. (Límite de responsabilidad). La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el Capítulo I del presente Título.

Sección III

DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art. 176. (Solidaridad y limitación de responsabilidad). En caso de daños y perjuicios causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, sus explotadores responden solidariamente dentro de los límites establecidos en el Capítulo III del presente Título. Si el abordaje se produce por culpa unilateral, el explotador inocente tendrá derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiera visto obligado a abonar a causa de la solidaridad.

Art. 177. (Concurrencia de culpas). Si hubiera concurrencia de culpas, la responsabilidad será proporcional a la gravedad de cada culpa. Si no pudiera determinarse el grado de cada culpa, la responsabilidad se distribuirá en proporción al valor actual de la aeronave respectiva. El que, a consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir por el excedente.

Art. 178. (Límites de responsabilidad). Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soportará la responsabilidad dentro de los límites y en las condiciones previstas en esta Sección.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES COMUNES

Art. 179. (Nulidad). Toda estipulación que tienda a eximir al explotador o transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este Título es nula, pero tal nulidad no entraña la del contrato.

Art. 180. (Pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad). El explotador o transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este Título que limitan su

responsabilidad, cuando los daños y perjuicios provengan de su dolo, o culpa grave, o del dolo o culpa grave de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Art. 181. (Actualización de los límites de responsabilidad). El Poder Ejecutivo actualizará anualmente el monto de los límites de responsabilidad fijados en este Título al 31 de diciembre de cada año y regirán durante todo el año civil siguiente. La actualización prevista en el párrafo anterior sólo procederá cuando la variación del monto obtenido por aplicación del mecanismo establecido por los artículos 332 y siguientes de la ley 13.835, de 7 de enero de 1970, difiera en más o en menos el 25% (veinticinco por ciento) del monto vigente.

TÍTULO XIV

SEGUROS

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 182. (Principio). Todo explotador está obligado a contratar los siguientes seguros:

1° Por los daños y perjuicios previstos en el Título XIII y dentro de los límites en él establecidos.

2° Por accidentes al personal que desempeñe habitual u ocasionalmente funciones a bordo, a cuyos efectos queda equiparado a los pasajeros.

3° Por el valor del casco, tratándose de aeronaves de matrícula nacional de más de seis toneladas de peso máximo autorizado para el despegue según el certificado de aeronavegabilidad. (9)

Art. 183. (Asegurador). Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros a que refiere el presente Título deberán ser contratados con el Banco de Seguros del Estado, que establecerá las primas en concordancia con las normas de política aeronáutica nacional.

Art. 184. (Prohibición de circulación). No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave que no justifique tener contratos y vigentes los seguros previstos en el artículo 182.

El seguro de aeronaves extranjeras podrá ser sustituido por otras garantías si la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autoriza.

Art. 185. (Contralor). La existencia de los y la fecha de vencimiento de las pólizas respectivas se hará constar en el Registro Nacional de Aeronaves y en el Certificado de matrícula de la aeronave.

Art. 186. (Sanción por no renovación de Seguros). Dentro del plazo perentorio de cinco días de vencida la póliza, deberá establecerse la constancia de la existencia de la nueva, en el Registro Nacional de Aeronaves.

El no cumplimiento de ésta disposición determinará la cancelación de oficio del certificado de aeronavegabilidad.

Art. 187. (Nulidad). No podrá ser excluido de los contratos de seguro de vida o de incapacidad por accidentes que se contraten en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicio de transporte aéreo regular y no regular.

Toda cláusula que así lo establezca es nula, sin perjuicio de la validez del contrato.

Art. 188. (Prórroga del seguro). 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.

TÍTULO XV

PRESCRIPCIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 189. (Principio general). La prescripción de las acciones y sanciones previstas en este Código y su reglamentación se verificará a los cuatro años de ocurrido el hecho, en el primer caso o de la notificación de la sanción en el segundo, salvo disposición en contrario.

Art. 190. (Prescripción anual). Las acciones por daños y perjuicios causados a los pasajeros, equipajes o cosas transportadas prescribirán a los dos años contados a partir de la llegada, para el caso de demoras, averías o hurtos, o del día en que debió llegar la aeronave al punto de destino, para el caso de pérdida de la misma, o de la fecha en que la compañía aérea declare perdida la carga, para el caso de pérdida de bulto entero o de la detención del transporte, en el caso de daños derivados de la misma, o de la declaración de ausencia, o de la lesión o del fallecimiento del pasajero, en caso de daños personales.

Las acciones reparatorias por daños y perjuicios causados a los terceros en la superficie prescribirán a los cuatro años a partir del día del hecho.

Las acciones emergentes en caso de abordaje prescribirán en un año a partir de la fecha en que se produjo el abordaje. (9a)

Art. 191. (Prescripción de seis meses). Prescribirán a los seis meses las acciones entre explotadores por las sumas que uno de ellos se haya visto obligado a pagar en los casos de solidaridad, concurrencia de culpas, caso fortuito o fuerza mayor, cuando correspondiere la repetición. El término comenzará a computarse desde el día en que se efectuó el pago.

En caso de condena o transacción, el término comenzará a computarse desde la fecha en que quede ejecutoriado el fallo o aprobada judicialmente la transacción.

TÍTULO XVI

INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 192. (Sanciones). Las infracciones a las normas de este Código y su reglamentación, sin perjuicio de las responsabilidades a que hubiera lugar, serán sancionadas con:

- 1° Apercibimiento.
- 2° Multa.
- 3° Inhabilitación temporaria hasta diez años.
- 4° Cancelación de la concesión o autorización.

La reglamentación establecerá la sanción que corresponda a cada infracción y los límites dentro de los cuales la autoridad aeronáutica podrá graduarla.

Art. 193. (Cuantía de la multa). Ninguna multa podrá superar la suma de \$ 6:000.000 (seis millones de pesos).

El Poder Ejecutivo, dando cuenta al Poder Legislativo, actualizará anualmente el monto de las multas al 31 de diciembre de cada año y regirán durante todo el año civil siguiente. La actualización prevista en este artículo sólo procederá cuando la variación del monto obtenido por aplicación del mecanismo establecido por los artículos 332 y siguientes de la ley 13.835, de 7 de enero de 1970, difiera en más o en menos del 25% (veinticinco por ciento), del monto vigente.

Art. 194. (Aplicación). La sanción correspondiente será determinada por la autoridad aeronáutica, teniendo en cuenta entre otras circunstancias agravantes o atenuantes las siguientes:

- 1° Si el acto que configura la infracción es peligroso y en ese caso, si lo es sólo para el infractor o para terceros.
- 2° Los antecedentes personales del infractor.

Art. 195. (Agravantes). Se consideran agravantes:

- 1° El estado de ebriedad o de intoxicación voluntaria.
- 2° La reiteración de la infracción.
- 3° La reincidencia.
- 4° La habitualidad.

Art. 196. (Detención de aeronaves). La autoridad aeronáutica podrá disponer la detención de aeronaves hasta que fueren cumplidas las disposiciones legales o administrativas o se den las explicaciones pertinentes.

Art. 197. (Cobro de multas) El cobro de las multas impagas será perseguido judicialmente por vía de apremio, constituyendo título suficiente de ejecución el testimonio de la resolución firme que las imponga.

TÍTULO XVII

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 198. (Violencia en aeronaves). Comete delito el que:

- 1° Realizarse, en una aeronave en vuelo, cualquier acto de violencia contra la misma, su tripulación o personas a bordo.

2° Se apoderare de la aeronave, o de su carga o la hiciere cambiar de ruta hallándose en vuelo, empleando como medio el fraude o la violencia.

La pena será de seis meses de prisión a dieciséis años de penitenciaría.

El que cometiere los hechos anteriormente descritos mientras la aeronave esté realizando las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo, será castigado con la misma pena.

Si a consecuencia de los hechos previstos precedentemente, sobrevinieran como resultado, accidentes, daños materiales, lesión o muerte de una o varias personas, la pena será de cinco a veinticinco años de penitenciaría.

Art. 199. (Reenvío). A los fines del presente Título, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas sus puertas externas después del embarco o embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarco o desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

Art. 200. (Peligro para el hecho aviatorio y extremos vinculados a éste). El que de cualquier manera realizara actos que engendraren peligro para la seguridad de una aeronave, aeródromo o aeropuerto, o pudiera detener o entorpecer la circulación aérea, será castigado con la pena de diez meses de prisión a seis años de penitenciaría.

Cuando del hecho derivara un accidente, la pena será de dos a ocho años de penitenciaría.

Si se causare lesión a una o varias personas la pena será de tres a quince años de penitenciaría; y si se ocasionare la muerte de una o varias personas, la pena será de diez a veinticinco años de penitenciaría.

La misma pena se aplicará en supuestos en que el mismo hecho causare como resultado uno o varios lesionados o muertos.

Art. 201. (Formas culposas). Las formas culposas del delito anterior, se castigarán con las penas de las figuras básicas rebajadas de un tercio a la mitad.

La aplicación del máximo se considerará especialmente justificada salvo circunstancias excepcionales en la hipótesis calificada por el resultado.

Art. 202. (Ilegitimidades en la conducta aviatoria). Comete delito el que:

1° Condujere una aeronave a la que no se hubiera extendido el certificado de aeronavegabilidad correspondiente.

2° Condujere una aeronave, transcurridos seis meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad.

3° Condujere una aeronave que se encontrara inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.

4° Eliminare o adulterare marcas de nacionalidad o de matrícula de una aeronave y el que a sabiendas la condujere luego de su eliminación o adulteración.

5° A sabiendas, transportare o hiciere transportar cosas peligrosas para la seguridad de la navegación en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias; y lo cometiere igualmente, el comandante o las personas a cargo del control de los vuelos que, a sabiendas, condujeron una aeronave o autorizaren el vuelo en dichas circunstancias.

Los hechos descritos en los numerales 1°, 2° y 3° serán castigados con pena de multa de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos) a \$ 5:000.000 (cinco millones de pesos) y los restantes con pena de tres a veinticuatro meses de prisión.

Si a consecuencia de cualesquiera de los hechos descriptos, sobrevinieran accidentes a la aeronave o daños materiales, la pena será de seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría. Si resultare lesión de una o varias personas, la pena será de veinticuatro meses de prisión a seis años de penitenciaría; si se ocasionara la muerte de una o varias personas, la pena será de cinco a quince años de penitenciaría.

Idéntica pena se aplicará en supuestos en que el mismo hecho causara uno a varios resultados conjuntos de lesión y muerte.

Art. 203. (Vuelo ilícito de aeronaves). El que hubiere hecho volar la aeronave, en algunas de las circunstancias referidas en el artículo anterior por él conocidas, será castigado con las sanciones respectivas previstas en el mismo

Art. 204. (Quebrantamiento de inhabilitación aviatoria). Comete delito el que:

1º. Desempeñare una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma.

2º. Desempeñare una función aeronáutica, transcurridos seis meses desde el vencimiento de su habilitación.

Los hechos descriptos serán castigados con pena de multa de 50 UR (cincuenta Unidades Reajustables) a 900 UR (novecientas Unidades Reajustables).

Si a consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente, sobrevinieran accidentes o daños materiales, la pena será de seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría.

Si resultare lesión de una o varias personas, la pena será de dieciocho meses de prisión a cuatro años de penitenciaría; si se ocasionare la muerte de una o varias personas, la pena será de dos a diez años de penitenciaría.

Idéntica pena se aplicará en supuestos en que el mismo hecho causare uno o varios resultados conjuntos de lesión y muerte. (9b)

Art. 205. (Peligro por hecho aviatorio impropio). Comete delito el que:

1º Efectuara funciones aeronáuticas careciendo de habilitación.

2º Sin autorización efectuare vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros.

3º Efectuara vuelos estando bajo acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes.

Los hechos previstos serán castigados con pena de multa de 50 UR (cincuenta Unidades Reajustables) a 900 UR (novecientas Unidades Reajustables).

Si a consecuencia de cualquiera de los hechos descriptos precedentemente sobrevinieran accidentes o daños materiales, la pena será de seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría.

Si resultare lesión de una o varias personas, la pena será de dieciocho meses de prisión a seis años de penitenciaría; si se ocasionare la muerte de una o varias personas la pena será de dos a doce años de penitenciaría.

Idéntica pena se aplicará en supuestos en que el mismo hecho causare uno o varios resultados conjuntos de lesión y muerte. (9b)

Art. 206. (Conducción indebida o clandestina de aeronaves). El que condujere o hiciera conducir en forma clandestina o indebida, una aeronave sobre zonas prohibidas será castigado con la pena de seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría.

Art. 207. (Vuelo en zonas prohibidas). El que con una aeronave, atravesare en forma clandestina o fraudulenta la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad aeronáutica o intencionalmente se desviare de las rutas aéreas fijadas para entrar y salir del país será castigado con la pena de seis a veinticuatro meses de prisión.

Art. 208. (Omisión del deber de asistencia). El que omitiere cumplir con las obligaciones que derivan del deber de asistencia, en los hechos previstos por este Código, será castigado con la pena de tres a doce meses de prisión.

TÍTULO XVIII

DISPOSICIONES VARIAS

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 209. (Policía aérea nacional). La policía aérea nacional será ejercida por la Fuerza Aérea Militar la que tendrá por cometido sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos, la vigilancia del cumplimiento de todas las normas que rigen la actividad aérea.

Art. 210. (Requisita de aeronaves). Cuando el interés público lo exija, el Poder Ejecutivo podrá requisar aeronaves privadas nacionales, garantizando a los propietarios la indemnización correspondiente.

La apreciación del interés público es facultad discrecional del Poder Ejecutivo.

En caso de guerra, emergencia o calamidad pública, se podrá disponer la movilización del personal aeronáutico que sea necesario para las operaciones tendientes a afrontar cualquiera de esas circunstancias.

Art. 211. (Gastos de inspección). Los gastos que demande a la autoridad aeronáutica la inspección, habilitación, examen, peritaje y demás verificaciones que realice a requerimiento de personas de derecho público o privado, serán de cargo del requirente. Este deberá anticipar las sumas que determine el arancel aprobado por el Poder Ejecutivo a propuesta de la autoridad aeronáutica.

Art. 212. (Aeronave utilizada para cometer presuntas infracciones aduaneras). En caso de detención, incautación o hallazgo de una aeronave utilizada para cometer una presunta infracción fiscal aduanera, el Juez competente ordenará, en la providencia inicial del proceso, se libre comunicación sin más trámite, al Comando General de la Fuerza Aérea.

Art. 213. (Procedimiento). Dentro de los treinta días de recibida la comunicación a que refiere el artículo precedente, el Comando General de la Fuerza Aérea dictaminará sobre el estado de la aeronave, las posibilidades de su eventual utilización y en caso afirmativo, si la misma sería destinada a sus servicios o a los de la Dirección General de Aviación Civil. Si del mencionado

dictamen resultara la necesidad o conveniencia públicas de la conservación y empleo de la aeronave, el Juez ordenará su entrega inmediata a la autoridad destinataria. Cumplida la diligencia a que se refiere el párrafo anterior, el Juez decretará la tasación de la aeronave, designando a tales fines perito único, con noticia de las partes.

Art. 214. (Utilización y tratamiento de la aeronave incautada). El Comando General de la Fuerza Aérea o la Dirección General de Aviación Civil en su caso, podrá utilizar la aeronave y adoptar todas las medidas necesarias para su utilización y mantenimiento hasta que quede ejecutoriada la sentencia definitiva en el proceso aduanero correspondiente.

Cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo anterior tendrán derecho a conservar la aeronave y disponer de ella, consignando el valor de la tasación a la orden del Juzgado y bajo el rubro de los autos respectivos.

De hacerse lugar al comiso, cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo anterior, tendrán derecho a conservar la aeronave y disponer de ella, consignando el valor de la tasación a la orden del Juzgado y bajo el rubro de autos respectivos. (10)

Art. 215. (Resarcimiento de expensas). En todo caso, el Comando General de la Fuerza Aérea o la Dirección General de Aviación Civil deberán ser resarcidos para la Conservación de las expensas realizadas para la conservación de la aeronave, deduciéndose su importe del producido del remate o de la consignación, si correspondiere o pudiendo retener la aeronave hasta que el propietario pague dichas expensas, si hubiere lugar a la devolución de ésta.

Art. 216. (Derogaciones). Derógase el decreto ley 10.288, de 3 de diciembre de 1942 y todas las disposiciones que se opongan al presente Código.

Art. 217. (Vigencia). El presente Código comenzará a regir treinta días después de su publicación en el "Diario Oficial".

Art. 218. Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones del Consejo de Estado, en Montevideo, a 19 de noviembre de 1974.

ALBERTO DEMICHELI, Presidente.- Andrés M. Mata Manuel, María de la Bandera, Secretarios.

Ministerio del Interior.
Ministerio de Relaciones Exteriores.
Ministerio de Economía y Finanzas.
Ministerio de Defensa Nacional.
Ministerio de Educación y Cultura.
Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
Ministerio de Industria y Energía.
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
Ministerio de Salud Pública.
Ministerio de Agricultura y Pesca.
Ministerio de Vivienda y Promoción Social.

Montevideo, 29 de noviembre de 1974.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

BORDABERRY.- Coronel HUGO LINARES BRUM.- GUIDO MICHELIN SALOMON.- ALEJANDRO VEGH VILLEGAS.- WALTER RAVENNA.- EDMUNDO NARANCIO.- EDUARDO CRISPO AYALA.- ADOLFO CARDOSO GUANI.- JOSE E. ETCHEVERRY STIRLING.- JUSTO M. ALONSO LEGUISAMO.- FEDERICO SONEIRA.

(1) Sustituido por el texto dado por el art. 1° del decreto ley 14.653 de 25.5.1977. El texto original es el siguiente:

"(Requisitos para la matriculación). El Poder Ejecutivo reglamentará las condiciones que deben reunir los propietarios de aeronaves para solicitar su matriculación, sin perjuicio de las siguientes:

1° Si se trata de una persona física, la misma deberá estar domiciliada en la República.

2° Si se trata de un condominio, el 51% (cincuenta y uno por ciento) de los copropietarios que supere el 51% (cincuenta y uno por ciento) del valor de la aeronave deberán estar domiciliados en la República.

3° Si se trata de persona jurídica deberá estar constituida y domiciliada en la República, requiriéndose además que:

a) Adopte la forma de sociedad anónima o de sociedad en comandita por acciones.

b) Las acciones sean nominativas.

c) El 51% (cincuenta y uno por ciento) del capital accionario integrado pertenezca a personas físicas domiciliadas en la República.

d) Que las dos terceras partes de los directores o administradores tengan domicilio real y efectivo en la República."

(2) Inciso añadido por el texto dado por el art. 2° del decreto ley 14.653 de 25.5.1977.

(3) Redacción dada por el art. 1° de la ley 16.403 de 10.8.1993. El texto original es el siguiente:

"La responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma de \$ 20:000.000 (veinte millones de pesos) moneda nacional."

(4) Redacción dada por el art. 1° de la ley 16.403 de 10.8.1993. El texto original es el siguiente:

"En el transporte de cosas y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta la suma de \$ 40.000 (cuarenta mil pesos) moneda nacional por kilogramo. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso, el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es

menor el valor de la cosa o equipajes o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta la suma de \$ 800.000 (ochocientos mil pesos) moneda nacional, en total por viajero."

(5) Redacción dada por el art. 1° de la ley 16.403 de 10.8.1993. El texto original es el siguiente:

"La recepción de equipajes y cosas sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título del transporte, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente."

(6) Redacción dada por el art. 1° de la ley 16.403 de 10.8.1993. El texto original es el siguiente:

"En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de siete días para los equipajes y de catorce días para las cosas, a contar desde la fecha de la entrega. En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los veintidós días siguientes a la fecha en que el equipaje o la cosa debieron ser puestos a disposición del destinatario, so pena de caducidad. La caducidad a que se refiere este artículo no se produce en caso de fraude del transportador.

La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito separado. Si la protesta se formulara mediante telegrama, bastará que éste sea expedido dentro de los plazos establecidos."

(7) Redacción dada por el art. 3° de la ley 16.403 de 10.8.1993. El texto original sustituido es el siguiente:

"Tratándose de equipajes o cosas, el expedidor tendrá acción contra el último transportador. Uno y otro podrán accionar contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual ocurrió la destrucción, pérdida, avería o atraso."

(8) Derogado por el art. 2° de la ley 16.403 de 10.8.1993.

(9) Cf. art. 124 de la ley 16.736 de 5.1.1996 sobre seguro de aeronaves de la F.A.U.

(9a) Redacción dada por el art. 1° de la ley 16.403 de 10.8.1993. El texto original sustituido es el siguiente:

"Prescribirán al año:

1°) Las acciones por daños y perjuicios causados a los pasajeros, equipajes o cosas transportadas.

2°) Las acciones reparatorias por daños y perjuicios causados a los terceros en la superficie.

3°) Las acciones emergentes en caso de abordaje.

En el primer caso, el término se contará a partir de la llegada o del día en que debió llegar la aeronave al punto de destino, o de la detención del transporte, o de la declaración de ausencia, o de la lesión o del fallecimiento.

En el segundo caso, el término comenzará a correr el día del hecho. Si el interesado probare que en el término establecido no ha tenido conocimiento del daño y de los perjuicios o de la persona responsable de los mismos, el término de prescripción comenzará a correr desde el día en que hubiera tenido tal conocimiento, quedando definitivamente extinguido a los tres años de ocurrido el hecho.

En el tercer caso, el término se computará a partir del día en que se produjo el abordaje."

(9b) Monto de la multa dado por el art. 226 de la ley 15.903. El monto original era de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos) a \$ 2:000.000 (dos millones de pesos).

(10) Último inciso sustituido por el texto dado por el art. 3° del decreto ley 14.653 de 25.5.1977. El texto original es el siguiente:

"De no hacerse lugar al comiso, el propietario deberá recibir la aeronave en el estado en que se encuentre."