

LEY N° 2902
LEY DE 29 DE OCTUBRE DE 2004

CARLOS D. MESA GISBERT
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

AERONÁUTICA CIVIL DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA

TITULO PRELIMINAR
DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I
MARCO JURÍDICO, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

ARTÍCULO 1°. La Aeronáutica Civil en la República de Bolivia se rige por la Constitución Política del Estado, por los Tratados e Instrumentos Internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia, la presente Ley, sus Reglamentos y Anexos, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y demás normas complementarias; constituyendo de prioridad nacional su desarrollo.

La República de Bolivia ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los Tratados vigentes.

Las Políticas de Estado en materia aeronáutica, serán dictadas por el Poder Ejecutivo a través de sus organismos pertinentes, cuando sean necesarias o convenientes y de conformidad a la presente Ley.

ARTÍCULO 2°. Si se presentase una situación no prevista en esta Ley, se resolverá por los principios generales del Derecho Aeronáutico, por los usos y costumbres de la actividad aérea y, si todavía la solución proporcionada fuese considerada dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común y por los principios del Derecho Administrativo que rigen la materia, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del Libro Primero del Código Penal Boliviano, se aplicarán a los delitos previstos en esta Ley en cuanto sean compatibles.

ARTÍCULO 3°. Las actividades aeronáuticas civiles y comerciales, serán ejercidas prioritariamente por el sector privado y deberán sujetarse a los recaudos fijados en la presente Ley y su Reglamento. De igual manera el Estado podrá realizar actividades aeronáuticas civiles y comerciales, previa autorización y cumplimiento de los requisitos establecidos.

ARTÍCULO 4°. El conocimiento y decisión de las causas inherentes sobre aeronáutica civil y los delitos que se relacionen con la misma, son de jurisdicción y competencia de los tribunales ordinarios de la Nación.

ARTÍCULO 5°. Se rigen por las Leyes de la República y serán juzgados por sus tribunales:

- a) Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave privada boliviana, sobre territorio boliviano, sobre alta mar o en el espacio aéreo que no dependa de la soberanía de ningún Estado;
- b) Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave privada boliviana sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que se comprometa la seguridad del Estado subyacente, o se cause daños a las personas o bienes en la superficie.

Se rigen, asimismo, por las Leyes de la República y serán juzgados por sus tribunales, los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano, en los siguientes casos:

- a) Cuando comprometan la seguridad del Estado boliviano.
- b) Cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano.
- c) Cuando la aeronave hubiere realizado en el territorio nacional el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.
- d) Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea.

ARTÍCULO 6°. Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave pública extranjera, sobre territorio boliviano, estarán regidos por la Ley del Pabellón y serán juzgados por sus tribunales, excepto lo estipulado en el Artículo anterior.

ARTÍCULO 7°. La autoridad aeronáutica tendrá acceso, sin ninguna restricción, a cualquier aeronave civil que opere dentro del territorio boliviano con el propósito de asegurar que la misma se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad y que está siendo operada de acuerdo con lo estipulado por esta Ley, sus Reglamentos y los Anexos aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTÍCULO 8°. La autoridad aeronáutica tendrá acceso, sin ninguna restricción, en cualquier parte del mundo, a cualquier aeronave matriculada en la República de Bolivia, con el propósito de asegurar que la misma se encuentra en condición aeronavegable y que está siendo operada de acuerdo con lo estipulado por esta Ley, sus Reglamentos y los Anexos aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La autoridad aeronáutica tendrá acceso, sin ninguna restricción, a todo lugar en el que se lleven a cabo actividades de aviación civil. Así como el derecho a inspeccionar todo documento, equipo e instalación a fin de garantizar la debida aplicación por lo determinado por esta Ley y sus Reglamentos.

CAPITULO II CONCEPTOS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 9º. A los fines y efectos de la presente Ley, se aplicarán y entenderán los siguientes conceptos:

- a) **Abordaje Aéreo.** Toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento o en vuelo, o daños producidos entre aeronaves en movimiento.
- b) **Aeródromo.** Toda área definida de tierra o de agua, que incluya edificaciones, instalaciones y equipos, destinadas total o parcialmente al despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves habilitadas y certificadas por la autoridad aeronáutica.
- c) **Aeropuerto.** Es el conjunto de instalaciones, terminales y servicios auxiliares en general asentados dentro de un Aeródromo, donde se realizan y controlan las operaciones aeronáuticas de superficie y de circulación aérea.
- d) **Aeronave.** Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera utilizando reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- e) **Aeronáutica Civil.** Conjunto de actividades y servicios vinculados con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, se aplicarán también a estas últimas las normas sobre circulación aérea, responsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento, tomando en consideración las circunstancias de cada caso.
- f) **Autoridad Aeronáutica Civil.** Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias.
La autoridad aeronáutica tiene a su cargo la aplicación de la presente Ley y sus Reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.
- g) **Autoridad de Regulación Sectorial.** Es el Órgano, encargado de aplicar las normas establecidas por la presente Ley, la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y sus Decretos Reglamentarios.
- h) **Contrato de Fletamento.** Es aquel por el cual una parte llamada fletante pone a disposición de otra llamada fletador, mediante un precio, el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o durante un plazo determinado, con objeto de realizar una actividad aeronáutica específica, manteniendo el fletante, el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.
- i) **Contrato de Locación de Aeronaves.** Es aquél mediante el cual una parte llamada locador se obliga a transferir a otra llamada locatario, el derecho de uso y goce de una aeronave determinada, con tripulación o sin ella durante un cierto tiempo, por uno o más vuelos o por una distancia a recorrer, para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica obligándose la otra parte a pagar un precio.
- j) **Contrato de Intercambio de Aeronaves.** Es aquél mediante el cual dos o más explotadores se conceden recíprocamente el derecho a utilizar sus respectivas aeronaves, con o sin tripulación.
- k) **Controlador de Tránsito Aéreo.** Es el funcionario técnico y especializado, de la entidad encargada de prestar los servicios de control de tránsito aéreo dentro de los límites del territorio nacional y poseedor de licencia aeronáutica vigente, con las respectivas habilitaciones expedidas y convalidadas por la Autoridad Aeronáutica.
- l) **Entidad Pública Administradora de Aeropuertos.** Es la Administración de

Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, encargada, por Ley N° 412, de 16 de octubre de 1968, de administrar los aeropuertos públicos del país, así como de proporcionar los servicios auxiliares a la navegación aérea; tiene a su cargo el control del tráfico aéreo y protección al vuelo a nivel nacional.

- m) **Explotador de Aeronave.** Persona que la opera legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro.
- n) **Infraestructura Aeronáutica.** Conjunto de edificaciones, instalaciones y servicios establecidos en la superficie y destinados a proveer los medios necesarios a la seguridad aérea y facilitar un adecuado movimiento del tráfico aéreo.
- o) **Jefe y Encargado de Aeródromo.** Funcionario responsable de la dirección, control, coordinación y régimen interno de todo aeródromo público, designado por la Entidad Administradora del Aeródromo conforme a la reglamentación que determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo, así como las facultades y obligaciones del mismo y del resto del personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos. En los aeródromos privados habrá un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo u otra persona designada por este. El nombre, domicilio, y fecha de designación del responsable serán comunicados a la autoridad aeronáutica.
- p) **Personal Aeronáutico.** Todo titular de licencia otorgada por la autoridad aeronáutica civil.
- q) **Servicios a la Navegación Aérea y Protección al Vuelo.** Son los que garantizan su seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, las radio-comunicaciones aeronáuticas y radio-ayudas a la navegación aérea, los informes meteorológicos, satelitales y los servicios de ayudas visuales.
- r) **Superficie Limitadora de Obstáculos.** Planos imaginarios oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea, de acuerdo a normas nacionales e internacionales.
- s) **Sistemas Computarizados de Reservas.** Son aquellos que ofrecen información sobre horarios, itinerarios, disponibilidad de asientos o de capacidad de carga, tarifas y servicios vinculados al transporte aéreo.
- t) **Transporte Aéreo.** Toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro.
- u) **Trabajo Aéreo.** Toda operación especializada de aeronaves de aviación comercial en sus distintas actividades, con exclusión de los Servicios de Transporte Aéreo.

TITULO PRIMERO CIRCULACIÓN AÉREA

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 10°. El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves son libres en el territorio y espacio aéreo boliviano, en cuanto no fueren limitados por esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aeronáuticas vigentes, por razones de defensa o seguridad nacional o de interés público.

El tránsito aéreo será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las

aeronaves. A tales efectos, la autoridad aeronáutica establecerá las normas relativas a la circulación aérea y las medidas de seguridad correspondientes, incluidas las destinadas a la prevención de delitos y faltas aeronáuticas.

Cuando, en virtud de sus funciones específicas, las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que correspondan.

ARTÍCULO 11°. Las aeronaves deberán despegar o aterrizar únicamente en aeródromos autorizados por la autoridad aeronáutica, excepto en casos de fuerza mayor, funciones sanitarias o búsqueda, asistencia y salvamento, o cuando se trate de aeronaves públicas en ejercicio de sus específicas funciones.

Las aeronaves civiles que no estén destinadas a servicios de transporte aéreo o las que realicen transporte exclusivamente postal pueden ser dispensadas de la obligación que prescribe este Artículo, conforme con la reglamentación pertinente. Ninguna aeronave deberá aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario, salvo caso de fuerza mayor. El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.

Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad o posesión, oponerse al paso de una aeronave en vuelo. Si le produjere perjuicio, tendrá derecho a indemnización.

ARTÍCULO 12°. La actividad aérea en determinadas zonas del territorio boliviano puede ser prohibida o restringida por el Estado, atendiendo razones de defensa, seguridad nacional, interés público o seguridad de vuelo.

ARTÍCULO 13°. Ninguna aeronave podrá volar dentro del territorio nacional sin contar con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes y los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva.

ARTÍCULO 14°. La autoridad aeronáutica está autorizada para disponer que un operador o piloto de aeronave civil, no opere una aeronave en determinadas situaciones, cuando:

- a) La aeronave puede no estar aeronavegable.
- b) El piloto no esté calificado mentalmente o físicamente capacitado para el vuelo.
- c) La operación provocaría un peligro inminente para la aeronave, pasajeros o carga, y personas o cosas en tierra.

La autoridad aeronáutica puede tomar las acciones necesarias para detener la aeronave o al piloto.

CAPITULO II INGRESO Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO BOLIVIANO

ARTÍCULO 15°. El ingreso al país de aeronaves civiles, está condicionada a la autorización o permiso previo de la autoridad aeronáutica, Para realizar actividad aérea en territorio boliviano, las aeronaves extranjeras deben estar provistas de certificados de matrícula, aeronavegabilidad,

libros de a bordo, y certificado de seguros.

Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país, deberán hacerlo por las rutas aéreas fijadas a tal fin y aterrizar en o despegar de un aeródromo especialmente designado por la autoridad aeronáutica. Salvo en caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo de uso internacional antes o después de cumplir con los recaudos de fiscalización.

Las aeronaves extranjeras para ingresar al país con equipo y material aerofotogramétrico y/o aerogeofísico, deberán obtener la aceptación del Servicio Nacional de Aerofotogrametría y autorización de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 16°. Cuando, por razones de fuerza mayor, una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo designado en el artículo anterior, el comandante de la aeronave, o en ausencia de éste, cualquier otro miembro de la tripulación estará obligado a comunicar de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para garantizar el salvamento o cuando lo determine la autoridad aeronáutica. Sin permiso de esta última, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario proceder así, para evitar su pérdida o destrucción.

ARTÍCULO 17°. Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, licencias y habilitaciones aceptadas por la autoridad aeronáutica o expedidas de conformidad con los acuerdos internacionales en que la República de Bolivia sea parte.

ARTÍCULO 18°. Las aeronaves autorizadas a sobrevolar el territorio boliviano sin escalas, no estarán sometidas a las formalidades de fiscalización de frontera. Deberán seguir la ruta fijada y cumplir con las disposiciones pertinentes. En caso de aterrizaje debido a motivos de fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 16°.

ARTÍCULO 19°. Si una aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio boliviano sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea, podrá ser obligada a aterrizar y ser detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso. En tal situación las autoridades competentes harán uso de los medios admitidos por el derecho internacional. La aeronave extranjera civil que sobrevuele el territorio boliviano, podrá ser obligada a aterrizar y detenerse cuando la autoridad aeronáutica tenga motivos razonables para dudar sobre la afectación, propiedad y destino de dicha aeronave, distinta a la declarada en su solicitud.

ARTÍCULO 20°. La autoridad aeronáutica, evitará todo retardo innecesario a las aeronaves que sobrevuelen y aterricen en territorio boliviano, así como a sus tripulantes, pasajeros, correo y carga. Sin embargo, podrán efectuarse por parte de las autoridades competentes las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su estacionamiento, a los efectos de la inspección y control de la circulación aérea.

TITULO SEGUNDO INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA, AERÓDROMOS Y/O AEROPUERTOS

ARTÍCULO 21°. Son aeródromos de uso internacional o aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino al extranjero, en los que se suministren servicios de aduana, zonas francas, aeroportuarias, sanidad, migraciones, policía, procedimientos similares y complementarios. La autoridad aeronáutica certificará los aeródromos de uso internacional y fijará el régimen y condiciones de funcionamiento de los mismos. Los aeródromos son públicos o privados. Se consideran públicos los aeródromos habilitados para el uso público, los demás son privados. La condición de propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

La Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea de Aeropuertos AASANA, que rige por Ley N° 412 de 16 de octubre de 1968, es la encargada de proveer servicios de control de tránsito aéreo, protección al vuelo, de radio comunicación, meteorología, servicios de rampa, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes, carga y correo, informes meteorológicos, satelitales y de ayudas visuales.

El Estado a través de esta, planificará la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los aeródromos destinados al servicio público, para lograr una adecuada infraestructura, que sea la base del desarrollo del transporte aéreo interno e internacional y la defensa nacional, igualmente podrá estimular la construcción y funcionamiento de aeródromos privados, reservándose la dirección y organización de los servicios de protección al vuelo y de seguridad aeroportuaria en tierra.

En el caso de los aeródromos públicos, los procedimientos y mecanismos para su financiamiento estarán a cargo del Estado.

ARTÍCULO 22°. Todo aeródromo deberá ser certificado y habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyos efectos se aplicarán las normas generales que establezca la reglamentación pertinente. La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados pueden ser efectuados por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas.

ARTÍCULO 23°. Es obligación del propietario o del explotador del aeródromo, así como de toda persona que realice actividades aeronáuticas, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar que sea utilizado habitual o periódicamente para realizar actividades aéreas.

ARTÍCULO 24°. La autoridad aeronáutica adoptará las medidas necesarias que supriman o minimicen los riesgos potenciales que afecten al medio ambiente, que genera la actividad aeronáutica en las áreas aeroportuarias y sus colindantes, en el marco de la legislación medio ambiental, nacional, local, municipal y disposiciones internacionales aplicables a la materia, sin que por ello se restrinja la seguridad operacional.

Cuando, por efectos de emergencias o en beneficio de la seguridad operacional, se afecte el medio ambiente, produciendo impactos ambientales negativos, la autoridad aeronáutica deberá proceder según lo establecido en los planes de contingencias y en coordinación con la autoridad competente.

CAPITULO II SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA Y PROTECCIÓN AL VUELO

ARTÍCULO 25°. Los servicios a la navegación aérea y protección al vuelo, serán prestados por la entidad pública señalada en el Artículo 9° inciso 1) de la presente Ley.

Estos servicios deberán contar con un sistema de garantía de calidad y certificación a cargo de la autoridad aeronáutica, de acuerdo a reglamentación. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas que serán pagadas por los usuarios. Su determinación y montos a satisfacer, así como el porcentaje de los mismos, serán fijados de acuerdo a normas sectoriales vigentes. La autoridad aeronáutica dentro el ámbito de su competencia, reglamentará y fiscalizará dichos servicios auxiliares a la navegación aérea y dictará las medidas convenientes para la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Los servicios a la navegación aérea y protección al vuelo, se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como internacional.

CAPITULO III LIMITACIONES AL DOMINIO

ARTÍCULO 26°. En las áreas cubiertas por la proyección vertical de la superficie limitadora de obstáculos de aeródromos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dicha superficie, ni constituir un peligro para la circulación aérea.

ARTÍCULO 27°. El plano de la zona de protección de cada aeródromo, será aprobado por la autoridad aeronáutica y pasará a conocimiento de las Municipalidades y del Plan Regulador, a los fines de cumplimiento de las restricciones o limitaciones establecidas.

ARTÍCULO 28°. La autoridad aeronáutica determinará, mediante la reglamentación pertinente, las superficies de límites de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores. Si con posterioridad a la habilitación de un aeródromo público se comprobare la infracción de las normas a las que se refieren en esta Ley, el explotador del aeródromo hará conocer tal circunstancia a la autoridad aeronáutica, la que exigirá al infractor la eliminación del obstáculo dentro del término de treinta días calendario. Si no se cumple con lo ordenado, la autoridad aeronáutica requerirá judicialmente la demolición o supresión del obstáculo sin derecho a indemnización alguna. Los gastos que demande la supresión del obstáculo, quedarán a cargo de quien los hubiese creado. El procedimiento respectivo se tramitará conforme a Ley.

TITULO TERCERO AERONAVES

CAPITULO I CLASIFICACIÓN DE AERONAVE

ARTÍCULO 29°. Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas. Son aeronaves públicas, las destinadas al uso oficial del poder público, como las militares, de aduana, de policía y de organismos internacionales. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado. La condición de su propiedad no califica las aeronaves como públicas o privadas.

CAPITULO II CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

ARTÍCULO 30°. El propietario de toda aeronave registrada en la República de Bolivia debe poseer un certificado de aeronavegabilidad para esta aeronave, cuando la misma se encuentre en condiciones de volar.

ARTÍCULO 31°. Si la autoridad comprueba que la aeronave está conforme con el certificado tipo apropiado, y luego de realizar una inspección verifica que la aeronave se encuentra en condiciones de efectuar una operación segura, la autoridad aeronáutica emitirá un certificado de aeronavegabilidad, definiendo el período de vigencia, el tipo de servicio para el cual la aeronave puede ser usada y cualquier otro término, condición, limitación e información que sea requerida en interés de la seguridad.

ARTÍCULO 32°. Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas, autorizadas y/o certificadas por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el Certificado de Aeronavegabilidad de las aeronaves.

CAPITULO III NACIONALIDAD Y MATRICULA

ARTÍCULO 33°. La inscripción definitiva de una aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional le confiere nacionalidad boliviana también definitiva y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

Toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional, pierde la nacionalidad boliviana al recibir una nueva matrícula y ser inscrita en un Estado extranjero. Para efectos de importación de aeronaves, la autoridad aeronáutica podrá conceder matrícula provisional, previo cumplimiento de los recaudos establecidos en la reglamentación.

ARTÍCULO 34°. A las aeronaves inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional, se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad y matrícula boliviana, conforme a la reglamentación pertinente. Dichas marcas deberán fijarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación. Podrán igualmente asignarse marcas distintivas de nacionalidad y matrícula boliviana de carácter

temporal a aquellas aeronaves objeto de un contrato de locación en el que el locatario asuma el carácter de explotador, siempre que:

- a) Tales aeronaves sean afectadas a servicios de transporte aéreo nacional o internacional realizados por transportadores de bandera boliviana, por un tiempo no menor a seis meses.
- b) El locatario cumpla con los recaudos exigidos por esta Ley para ser propietario de una aeronave boliviana y el contrato se ajuste a los Títulos VI y VII de esta Ley. Esta inscripción se mantendrá durante la vigencia del contrato de locación y deberá contar con la expresa conformidad del propietario. Las mismas disposiciones se aplicarán a los operadores nacionales de trabajo aéreo en sus distintas especialidades.

ARTÍCULO 35°. Podrán inscribirse en forma temporal en el Registro Aeronáutico Nacional, y otorgárseles matrícula boliviana, a las aeronaves que sean propiedad de un organismo público internacional del que la República de Bolivia sea Estado miembro.

Las aeronaves que se inscriban en el Registro Aeronáutico Nacional en virtud del presente régimen serán públicas, y los organismos estatales que las utilicen tendrán el carácter de explotadores de las mismas y deberán dar cumplimiento a todos los requisitos que para tal condición establece esta Ley.

ARTÍCULO 36°. Podrá inscribirse de manera provisional a nombre del comprador y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida mediante un contrato de compra-venta sometido a condición o a crédito u otros contratos 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:

- a) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula boliviana.
- b) Se llenen los requisitos exigidos por esta Ley para ser propietario de una aeronave boliviana.

La inscripción de los contratos previstos en este Artículo, genera una hipoteca legal a favor del vendedor.

ARTÍCULO 37°. La inscripción de la aeronave del adquirente y la de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente. Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente la propiedad a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción, matrícula y nacionalización definitivas.

CAPITULO IV REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

SECCIÓN PRIMERA DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 38°. El Registro Aeronáutico Nacional estará a cargo de la autoridad aeronáutica, constará de dos secciones:

- a) Registro Público de Aeronaves.
- b) Registro Aeronáutico Administrativo.

ARTÍCULO 39°. El Registro Aeronáutico Nacional es público. Todo interesado podrá obtener copia legalizada de las inscripciones o anotaciones de este registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo y abonando los derechos correspondientes.

ARTÍCULO 40°. La reglamentación de esta Ley, determinará los requisitos a los que deberá ajustarse la inscripción de la aeronave, así como el procedimiento para su cancelación en el registro.

La cesación o pérdida de los recaudos exigidos por el Artículo 45° de esta Ley, producirá de oficio la cancelación de la matrícula.

SECCIÓN SEGUNDA REGISTRO PÚBLICO DE AERONAVES

ARTÍCULO 41°. El Registro Público de Aeronaves, tendrá a su cargo la asignación de matrículas y otorgará constancia de la instrucción mediante el certificado de matrícula de acuerdo a Reglamento.

ARTÍCULO 42°. En el Registro Público de Aeronaves se inscribirán:

- a) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de las aeronaves, la transfieran, modifiquen o extingan.
- b) Las hipotecas sobre aeronaves y motores.
- c) Los embargos, medidas cautelares o precautorias que se dicten sobre las aeronaves inscritas en el Registro Público de Aeronaves.
- d) Las matrículas, con las especificaciones adecuadas para identificar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad.
- e) La cesación de actividades, inutilización, pérdida o abandono de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas.
- f) Los contratos de utilización de aeronaves, cuando corresponda.
- g) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o modificar la situación jurídica de la aeronave.

SECCIÓN TERCERA REGISTRO AERONÁUTICO ADMINISTRATIVO

ARTÍCULO 43°. En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

- a) Las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico boliviano, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros.
- b) Las escrituras de constitución de sociedad, los estatutos sociales de empresas propietarias de aeronaves bolivianas, las modificaciones de dichos instrumentos, así

- como el nombre y domicilio de su representación legal.
- c) Los permisos de operación y las autorizaciones de servicio otorgadas para explotación de servicios de transporte y trabajo aéreo en el país.
 - d) Las autorizaciones para la instalación y financiamiento de industrias aeronáuticas, maestranzas y talleres del ramo.
 - e) Las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica.
 - f) Las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aerodelismo y otras asociaciones civiles de carácter aeronáutico.
 - g) Las resoluciones de la autoridad aeronáutica que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados. h) Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exigieren los reglamentos.

ARTÍCULO 44°. Además de los casos señalados en el Artículo anterior, en el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán también los antecedentes del personal aeronáutico boliviano, así como los documentos que acrediten la calidad de autoridades, funcionarios, técnicos y dependientes de las instituciones o empresas públicas o privadas vinculadas con la actividad aeronáutica y sus grados de especialización o tecnificación.

CAPITULO V PROPIEDAD DE AERONAVES

ARTÍCULO 45°. Para ser propietario de una aeronave boliviana se requiere:

- a) Estar domiciliado en el territorio nacional si se trata de una persona natural.
- b) Mantener su domicilio real y efectivo en el país, si se trata de dos o más socios o copropietarios, en cuyo caso los derechos de éstos deberán sobrepasar el cincuenta por ciento del valor de la aeronave.
- c) Estar domiciliado en el país si se trata de personas jurídicas y estar constituidas conforme a las leyes bolivianas.

ARTÍCULO 46°. Las aeronaves son bienes muebles registrables. En el Registro Aeronáutico Nacional, deberán ser inscritos los actos jurídicos y contratos celebrados mediante instrumento público. La transferencia de dominio de las aeronaves así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previstos en el Artículo 42°, incisos a), b) c), f) y g) de esta Ley, sólo surtirán efecto contra terceros una vez que hubieran sido inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTÍCULO 47°. Para que los actos y contratos realizados en el extranjero surtan efectos en la República, deberán:

- a) Ser formalizados mediante escritura pública o documento privado, con reconocimiento de firmas de las partes intervinientes.
- b) Estar legalizados ante la autoridad consular boliviana.

CAPITULO VI HIPOTECA

ARTÍCULO 48°. Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en partes indivisas, aun cuando sean aeronaves en construcción con proyecto aprobado, igualmente pueden hipotecarse los motores inscritos de conformidad con lo establecido en el Artículo 42° de la presente Ley. Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se hará de éstos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

No podrá ser hipotecada ni afectada con garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme al Artículo 33°, párrafo tercero, de esta Ley, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

ARTÍCULO 49°. La hipoteca deberá constituirse por instrumento público e inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción confiere al acreedor los derechos de persecución y preferencia.

La hipoteca podrá ser inscrita por quien demostrare legalmente tener derecho a ello o por quien tenga un interés legítimo debidamente comprobado, en ambos casos por sí o mediante apoderados legales.

ARTÍCULO 50°. El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario. A los efectos establecidos en este Artículo, los acreedores hipotecarios podrán notificar a los aseguradores, la existencia del gravamen, mediante documento de fecha cierta.

La hipoteca debidamente constituida goza de preferencia inmediata después de los créditos privilegiados establecidos en esta Ley. Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial. Será nulo el pago que haga el asegurador o el tercero en perjuicio de los derechos del acreedor hipotecario.

ARTÍCULO 51°. En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

ARTÍCULO 52°. La hipoteca sobre aeronaves se extingue:

- a) Por la extinción de la obligación principal.
- b) Por renuncia del acreedor a su derecho.
- c) Por remate judicial.

CAPITULO VII PRIVILEGIOS

ARTÍCULO 53°. Los privilegios establecidos en la presente Ley son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, sino lo hubiera inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

ARTÍCULO 54°. En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados, o sobre el valor que se obtenga de ellos.

ARTÍCULO 55°. Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- a) Los créditos por gastos judiciales que beneficien al acreedor hipotecario.
- b) Los gastos indispensables para la conservación de la aeronave durante el proceso.
- c) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.
- d) Los sueldos de la tripulación hasta el último mes de trabajo y beneficios sociales.
- e) Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio.
- f) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje.

Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en la presente Ley. Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes.

Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes. La carga y el flete se verán afectados por ellos, sólo en el caso de que los gastos previstos en el inciso c) del presente Artículo los hayan beneficiado directamente.

ARTÍCULO 56°. Los privilegios sólo se extinguen:

- a) Por extinción de la obligación principal.
- b) Por renuncia del acreedor a su derecho.
- c) Por remate judicial una vez que hubieran sido satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscritos conforme a esta Ley.
- d) Por expiración del plazo de dos años desde su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional, si ésta no fuese renovada.

CAPITULO VIII EMBARGO

ARTÍCULO 57°. Todas las aeronaves son susceptibles de embargo con excepción de las públicas.

La inscripción del embargo en el Registro Aeronáutico Nacional, confiere a su titular preferencia

de pago con relación a otros acreedores cuyos derechos no hubieran sido inscritos con antelación, exceptuando los de mejor derecho.

ARTÍCULO 58°. Tratándose de aeronaves destinadas al transporte aéreo cuya inmovilización causara interrupción del servicio público o perjuicios al tráfico aéreo, el embargo solo afectará a la renta líquida que produzca la aeronave sin lugar a inmovilización de ésta, excepto en los casos siguientes:

- a) Cuando haya sido ordenada en virtud de una ejecución de sentencia.
- b) Cuando se trate de un crédito impago acordado para la realización del vuelo y aun cuando la aeronave esté lista para partir.
- c) Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave, por incumplimiento del contrato de compraventa.
- d) Cuando se trate de créditos por derechos de utilización de aeronaves, de los servicios accesorios o de los servicios complementarios de la aeronavegación.

CAPITULO IX PÉRDIDA Y ABANDONO DE AERONAVES

ARTÍCULO 59°. Se presume la pérdida de la aeronave en los siguientes casos:

- a) Cuando se hubieran agotado todos los medios de búsqueda y este hecho se hiciera constar expresamente por el propietario de la aeronave ante la autoridad aeronáutica.
- b) Cuando transcurridos seis meses de finalizadas las operaciones de búsqueda se ignore el paradero de la aeronave.

En los casos previstos en este Artículo, la autoridad aeronáutica declarará la pérdida de la aeronave para proceder a la cancelación de la matrícula respectiva.

ARTÍCULO 60°. Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el territorio boliviano, así como sus partes o despojos, se reputarán abandonadas en favor del Estado, cuando su dueño o explotador no se presentare a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

CAPITULO X DOCUMENTACIÓN A BORDO DE LA AERONAVE

ARTÍCULO 61°. En toda aeronave que vuele sobre el territorio nacional se llevarán los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones establecidas en la presente Ley:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de aeronavegabilidad.
- c) Licencias y habilitaciones de la tripulación.
- d) Libro de a bordo.
- e) Documentos relativos a la aeronave, pasajeros, carga y al correo, que requieran los reglamentos.

Lo dispuesto en este Artículo no se aplicará a las aeronaves ultralivianas. Las aeronaves afectadas

a los servicios de transporte aéreo, llevarán el libro de a bordo en el cual el comandante dejará constancia de cualquier hecho anormal o extraordinario, ocurrido durante la operación de vuelo.

ARTÍCULO 62°. El Estado boliviano aceptará la validez de los certificados de aeronavegabilidad y certificados de idoneidad y licencias expedidos o validados por el Estado de matrícula de la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o validaron sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad se establezcan.

TITULO CUARTO PERSONAL AERONÁUTICO

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 63°. Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula boliviana, así como las que desempeñen funciones en la superficie, deberán poseer licencias y habilitaciones aeronáuticas expedidas o convalidadas por la autoridad aeronáutica.

La convalidación de licencias habilitantes y certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero, se registrará por los acuerdos suscritos entre ese Estado y la República de Bolivia.

En los casos en que no existan acuerdos, dichos certificados podrán ser convalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujeta al principio de reciprocidad.

ARTÍCULO 64°. El ejercicio de funciones aeronáuticas es privativo del personal aeronáutico boliviano, sin embargo, comprobada la falta del mismo, la autoridad aeronáutica podrá autorizar excepcionalmente, el empleo temporal de personal de vuelo extranjero por un término no mayor de seis meses renovable por una sola vez, previa demostración de la necesidad debidamente justificada.

ARTÍCULO 65°. La autoridad aeronáutica determinará de acuerdo a las exigencias operacionales, la composición mínima de la tripulación de aeronaves destinadas al servicio de transporte y trabajo aéreo, asimismo determinará el personal mínimo requerido para los servicios a la navegación aérea, tomando en consideración la categoría y servicios prestados en los aeródromos del país.

CAPITULO II COMANDANTE DE LA AERONAVE

ARTÍCULO 66°. Toda aeronave destinada al servicio de transporte aéreo debe tener un piloto al mando, debidamente calificado y habilitado para conducirla e investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador de la aeronave, cuya representación ejerce durante el desempeño de sus funciones. En caso de que no exista persona especialmente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

ARTÍCULO 67°. En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo, 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 desempeñarse en el cargo.

ARTÍCULO 68°. El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, facultad de ejercer funciones disciplinarias sobre la tripulación y autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para garantizarla. En caso de peligro, el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas efectivas para salvar a los pasajeros, la tripulación, los bienes que se encuentren a bordo y para evitar daños en la superficie. El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial y cuando las circunstancias lo exijan, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar a los pasajeros, equipajes, carga y correos transportados. El comandante de la aeronave tiene derecho de arrojar durante el vuelo, las mercancías o equipajes si lo considera indispensable para la seguridad de la aeronave.

ARTÍCULO 69°. El comandante de la aeronave tiene la obligación de asegurarse, antes de la partida, que las condiciones operativas garanticen la seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad.

Durante el vuelo y en caso de necesidad, el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a garantizar la seguridad del mismo.

ARTÍCULO 70°. El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes, los nacimientos o defunciones ocurridos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente.

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

ARTÍCULO 71°. El Comandante de la aeronave y la tripulación se sujetarán a la legislación laboral específica vigente y a la Ley General del Trabajo.

TITULO QUINTO

CERTIFICACIÓN A ESCUELAS Y ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO

ARTÍCULO 72°. La autoridad aeronáutica examinará y otorgará las habilitaciones pertinentes a:

Escuelas que dan instrucción de vuelo, instrucción a controladores de tránsito aéreo o instrucción para la reparación, alteración, mantenimiento de aeronaves, motores de aeronaves, hélices y componentes, para verificar la adecuación del curso de instrucción y la competencia de las personas que ofrecen instrucción; y a organizaciones de mantenimiento o talleres de reparación, alteración, mantenimiento de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, y componentes, para verificar el equipo, instalaciones y materiales adecuados y los métodos de reparación y la competencia de las personas involucradas en el trabajo.

La autoridad aeronáutica emitirá periódicamente certificados a las escuelas y organizaciones de mantenimiento que cumplan con lo estipulado en la reglamentación apropiada.

TITULO SEXTO EXPLOTADOR

ARTÍCULO 73°. El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido esa condición por contrato de locación debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTÍCULO 74°. La inscripción del contrato de locación mencionado en el párrafo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivamente de la otra parte contratante.

En caso de no haberse inscrito el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daño que se produzcan por causa de la aeronave.

TITULO SÉPTIMO CONTRATO DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

CAPITULO I LOCACIÓN DE AERONAVES

ARTÍCULO 75°. La locación de aeronaves produce la transferencia de carácter de explotador del locador al locatario. El contrato deberá constar por escrito en un instrumento público o privado legalmente reconocido por autoridad competente y en su caso legalizado ante la autoridad Consular boliviana, debiendo ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional. No podrá cederse la locación de una aeronave ni sub-locarla sin el consentimiento del locador.

ARTÍCULO 76°. Son obligaciones del locador:

- a) Entregar en el plazo y lugar convenidos, la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica de aquella y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario.
- b) Entregar la aeronave en el lugar y tiempos convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización, en caso de que el locatario de la aeronave tome a su cargo equiparla y tripularla.
- c) Mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario, salvo pacto en contrario.

Son obligaciones del locatario:

- a) Cuidar la aeronave con la debida diligencia y destinarla a la actividad específicamente aeronáutica indicada en el contrato.
- b) Pagar el precio en los plazos y lugares convenidos.
- c) Devolver la aeronave al locador, una vez vencido el plazo del contrato, en el estado en que la recibió, salvo el desgaste normal producido por el uso ordinario que se haga de

ella, por caso fortuito o de fuerza mayor.

ARTÍCULO 77°. Por razones de interés público o falta de material de vuelo apropiado demostrados ante la autoridad aeronáutica, podrán ser celebrados contratos temporales de locación de hasta 120 días de aeronaves para operar con matrícula extranjera en el país, a través de empresas nacionales de aviación ya constituidas y en operación.

La calificación del interés público será efectuada por la autoridad de aeronáutica civil.

Sin previa aprobación de la autoridad aeronáutica, no podrán ser dadas en locación las aeronaves de nacionalidad boliviana a personas extranjeras, ni para servicios en el exterior.

CAPITULO II FLETAMENTO DE AERONAVES

ARTÍCULO 78°. Son obligaciones del fletante:

- a) Poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en condiciones de aeronavegabilidad para transportar personas y/o cosas.
- b) Realizar el viaje o viajes pactados y poner la aeronave a disposición del fletador durante el plazo convenido.

Son obligaciones del fletador:

- a) Usar la aeronave según el uso previsto en el contrato.
- b) Pagar el precio en el lugar y tiempo convenidos.

ARTÍCULO 79°. El contrato de fletamento deberá constar por escrito y sus formalidades se rigen por la Ley del lugar de su celebración. El contrato podrá ser elevado a escritura pública para ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional. En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el período de ejecución del contrato exceda de la duración pactada sin que medie culpa del fletante, el fletador estará obligado a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuese estipulado, sin perjuicio del pago de las indemnizaciones correspondientes.

CAPITULO III INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTÍCULO 80°. Los contratos de Intercambio de Aeronaves podrán celebrarse en forma de locaciones o de fletamentos recíprocos y deberán otorgarse por escrito.

ARTÍCULO 81°. Cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de locación, deberá ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

CAPITULO IV

TRANSFERENCIA DE LA RESPONSABILIDAD EN CONTRATOS DE UTILIZACIÓN

ARTÍCULO 82°. Cuando una aeronave matriculada en la República de Bolivia sea explotada en otro Estado mediante un contrato de locación o fletamento de aeronaves, la autoridad aeronáutica podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según lo previsto en los acuerdos suscritos o la reglamentación aeronáutica pertinente. El Estado boliviano quedará exonerado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones que fueron transferidas.

ARTÍCULO 83°. La transferencia producirá efectos con respecto a otros Estados, cuando el acuerdo mencionado en el Artículo anterior se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se haya hecho público con arreglo al Artículo 83° del Convenio sobre Aviación Civil de Chicago de 1944, o cuando uno de los dos Estados partes en dicho acuerdo haya notificado la existencia y alcance del mismo a los demás Estados.

TITULO OCTAVO

AERONÁUTICA CIVIL Y COMERCIAL

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 84°. El concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo. El concepto de servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular aquel que destinado al uso público ofrece una oportunidad razonable de transporte en una serie sistemática de vuelos.

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

ARTÍCULO 85°. El servicio de transporte aéreo es interno e internacional. Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos del territorio boliviano.

Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio boliviano y un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio boliviano cuando se hubiese pactado y efectuado una escala intermedia en el territorio de un Estado extranjero. El transporte aéreo no pierde su carácter de interno cuando la aeronave efectúa un aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado.

ARTÍCULO 86°. Para la explotación de toda actividad comercial aérea, se requiere de un Certificado de Operador Aéreo según las normas de esta Ley, sus Reglamentos y disposiciones aeronáuticas vigentes. Cualquier persona que desee explotar un servicio como un operador aéreo comercial puede solicitar a la autoridad aeronáutica un Certificado de Operador Aéreo. La autoridad aeronáutica emitirá un Certificado de Operador Aéreo, si después de una evaluación detallada encuentra que el solicitante está adecuadamente y apropiadamente equipado, y ha

demostrado la habilidad para realizar una operación segura de acuerdo con las disposiciones de esta Ley y sus Reglamentos. Tratándose de servicios de transporte aéreo internacional a cargo de explotadores extranjeros, se aplicarán, además los acuerdos y convenios internacionales de que fuere parte la República de Bolivia.

ARTÍCULO 87°. Los Certificados de Operador Aéreo no podrán ser cedidos, negociados, ni transferidos. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión, negociación o transferencia después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por la presente Ley para ser titular del permiso de operación de que se trate.

ARTÍCULO 88°. La actividad aerocomercial en el orden internacional se determinará mediante servicios de transporte aéreo de empresas nacionales y extranjeras, a tales fines el Poder Ejecutivo celebrará acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo o autorizará las respectivas operaciones a transportistas nacionales o extranjeros.

ARTÍCULO 89°. El ingreso y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en los servicios de transporte aéreo interno e internacional serán facilitados en observancia del Anexo 9 al Convenio de Chicago de 1944 y según lo convenido en los Acuerdos Internacionales en los que la República de Bolivia sea parte.

El Comité Nacional de Facilitación, estará a cargo de la coordinación de dichas operaciones según la reglamentación que fijará su integración, funciones y atribuciones.

CAPITULO II SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO

SECCIÓN PRIMERA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS

ARTÍCULO 90°. La explotación de los servicios de transporte aéreo interno está reservada a personas naturales o jurídicas de nacionalidad boliviana con domicilio en la República.

ARTÍCULO 91°. Las empresas nacionales que se dediquen a la explotación de servicios de transporte aéreo interno ó internacional deben cumplir básicamente con los siguientes requisitos:

- a) Estar constituidas legalmente, tener domicilio permanente y oficina principal en territorio boliviano.
- b) Realizar inversiones significativas en el mismo territorio y contratar como personal de planta al menos el 85% (ochenta y cinco por ciento) a profesionales y trabajadores bolivianos.
- c) Acreditar permanentemente solvencia económica.
- d) Demostrar capacidad técnica y operativa para prestar con seguridad y eficiencia los servicios de transporte aéreo.

ARTÍCULO 92°. La autoridad aeronáutica otorgará Permisos de Operación a las empresas que hayan obtenido previamente su Certificado de Operador Aéreo y cumplido los requisitos

establecidos por la reglamentación respectiva a cerca de la estructura y condiciones técnico-operativas y legales que deben demostrar dichas empresas.

ARTÍCULO 93°. La autoridad de regulación sectorial otorgará autorización para la prestación de los servicios de transporte, previo informe de cumplimiento sobre requisitos, condiciones técnicas y de seguridad, emitido por la autoridad aeronáutica y el cumplimiento de los requisitos económico-jurídicos establecidos por la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y sus Reglamentos. Las solicitudes de autorización serán objeto de audiencia pública para acopiar informaciones sobre la conveniencia, necesidad y utilidad pública de los servicios propuestos, de conformidad a lo establecido en las normas sectoriales vigentes.

ARTÍCULO 94°. Los Permisos de Operación y las Autorizaciones para la prestación de servicios serán otorgados por plazos no mayores a los cinco años y serán renovables previa verificación que los mismos fueron utilizados de conformidad a las normas establecidas.

Ningún Permiso de Operación ni Autorización para prestar servicios, importa reconocimiento de derechos de exclusividad a favor del explotador en el uso de rutas, aeródromos y demás servicios de navegación aérea.

ARTÍCULO 95°. Conforme a disposiciones vigentes, la autoridad de regulación sectorial está facultado para otorgar concesiones relacionadas con la prestación de servicios aeroportuarios previo informe de la autoridad aeronáutica y de la Entidad Pública Administradora de Aeropuertos, de conformidad al Artículo 21° de la presente Ley.

ARTÍCULO 96°. La flota del explotador deberá estar integrada por una cantidad de aeronaves que, juntamente con los demás elementos correspondientes a la capacidad técnica, permitan asegurar en todo momento la adecuada atención del servicio.

Los transportadores deberán procurar la renovación de su flota de aeronaves conforme a los adelantos tecnológicos, en la medida que las características del servicio lo requieran y las previsiones de infraestructura lo posibiliten, tendiendo así a un mejor servicio para el usuario.

ARTÍCULO 97°. La explotación de los servicios internos no regulares deberán ajustarse a las siguientes previsiones:

- a) Cada vuelo no regular tendrá por objeto atender una necesidad de transporte que no pueda satisfacerse por los servicios regulares en las condiciones requeridas por la demanda.
- b) Dos o más vuelos no regulares sucesivos, no deben configurar un servicio regular.

ARTÍCULO 98°. La autoridad aeronáutica en coordinación con la autoridad de regulación sectorial, para efectos de seguridad y fiscalización podrá, requerir la presentación de memorias, balances generales, estados de ganancias y pérdidas y en general toda información que se considere necesaria para acreditar la capacidad económica y financiera de la empresa aérea, así como el origen y distribución del capital social.

ARTÍCULO 99°. Los acuerdos entre empresas que cuenten con permiso de operación y

autorización correspondiente para prestar servicios de transporte aéreo que impliquen arreglos de explotación conjunta, consorcios, operaciones de riesgo compartido (joint-ventures), consolidación o fusión de empresas, servicios e intereses, contratos de código compartido (code-sharing), pool de servicios o cualquier otra modalidad comercial a presentarse en el futuro, deberán ser aprobados por la autoridad de regulación sectorial en coordinación con la autoridad aeronáutica.

SECCIÓN SEGUNDA TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTÍCULO 100°. El contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser probado por escrito, mediante el billete de pasaje o por los medios electrónicos. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el Artículo siguiente de la presente Ley, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte aéreo, el que quedará sometido a las previsiones de esta Ley.

El billete de pasaje es un documento de transporte individual o colectivo, que necesariamente debe contener:

- a) Número de orden.
- b) Lugar y fecha de emisión.
- c) Punto de partida y de destino.
- d) Nombre y domicilio del transportador.
- e) Precio del pasaje.
- f) Derechos y obligaciones de las partes.

DERECHOS DE LOS PASAJEROS

ARTÍCULO 101°. Los pasajeros de transporte aéreo tienen las siguientes derechos:

- a) A ser tratado como persona, con respeto y consideración a su dignidad humana.
- b) A ser oportunamente informados de cambios de fuerza mayor.
- c) A ser atendidos adecuadamente por cambio de horario, cancelación del vuelo sin cargo alguno.
- d) A la garantía de su salud y la vida.
- e) A sus garantías constitucionales y los derechos humanos.
- f) Al derecho de percibir el reembolso por daños y perjuicios ocasionados.

SECCIÓN TERCERA TRANSPORTE DE EQUIPAJES

ARTÍCULO 102°. El transporte de equipajes registrados se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir u otro medio electrónico en el que deben constar:

- a) Numeración del billete de pasaje.
- b) Punto de partida y de destino.
- c) Peso y cantidad de los bultos.

- d) Monto del valor declarado, en su caso.
- e) A cubrir a costo de la empresa las necesidades mínimas del pasajero en tanto se restituya el equipaje.

La restitución del equipaje al término del vuelo se hará contra la presentación del talón de equipaje. A falta de dicho título, el transportador podrá exigir la identificación de quien tenga derecho a reclamar el equipaje y diferir su entrega hasta que ese derecho sea acreditado suficientemente.

SECCIÓN CUARTA TRANSPORTE DE CARGA

ARTÍCULO 103°. La carta de porte aéreo es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador, puede ser extendida nominativamente por empleo de medios electrónicos. La carta de porte aéreo debe indicar:

- a) Lugar y fecha de la emisión.
- b) Punto de partida y de destino.
- c) Nombre y domicilio del remitente.
- d) Nombre y domicilio del transportador.
- e) Nombre y domicilio del destinatario.
- f) Naturaleza de la carga, peso y dimensiones.
- g) Importe del valor declarado en su caso.

La carta de porte aéreo se extenderá en tres ejemplares. El primer ejemplar para el transportador firmado por el remitente, otro para el destinatario, firmado por el transportador y el remitente y acompañará a la mercancía, y el tercer ejemplar para el remitente, firmado por el transportador después de la aceptación de la mercancía.

ARTÍCULO 104°. La aceptación de la mercancía sin que se haya extendido la carta de porte aéreo o si esta no contiene las indicaciones del artículo anterior, no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

La carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato de la recepción de la mercancía por el transportador y de las condiciones de la mercancía.

ARTÍCULO 105°. El transporte de mercancías y materiales que representen un peligro para la seguridad de vuelo será reglamentado por la autoridad aeronáutica, de conformidad a normas vigentes internacionales.

SECCIÓN QUINTA TRANSPORTE DE CARGA POSTAL

ARTÍCULO 106°. Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que fije la autoridad aeronáutica en consulta con la administración postal. El transporte de la carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros.

Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular podrán ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo regular exclusivamente para carga postal.

Cuando el servicio no pueda ser prestado por explotadores de servicios de transporte aéreo regular, la autoridad aeronáutica podrá otorgar permiso a los explotadores de servicios de transporte aéreo no regular.

La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente, excepto en lo relativo a la responsabilidad que se regirá por el Título XII de esta Ley.

CAPITULO III SERVICIOS DE TRABAJO AÉREO

ARTÍCULO 107°. Los servicios de trabajo aéreo deberán requerir en cualesquiera de sus modalidades un Certificado de Operador Aéreo de la autoridad aeronáutica, sujeta a los siguientes requisitos:

- a) Ser propietario de una aeronave boliviana conforme al Artículo 45° de la presente Ley.
- b) Poseer capacidad jurídica, técnica y económica, además de demostrar la habilidad para realizar una operación segura, de acuerdo a la modalidad de que se trate.
- c) Operar con aeronaves certificadas por la autoridad aeronáutica, de conformidad a la reglamentación vigente.

Sin embargo, si no existieren en el país empresas que tengan aeronaves con capacidad para realizar una determinada especialidad de trabajo aéreo, la autoridad aeronáutica podrá, en cada caso y en forma excepcional, eximir del cumplimiento de los requisitos exigidos en los incisos a) y c) precedentes.

ARTÍCULO 108°. Son aplicables a las operaciones de trabajo aéreo las disposiciones de la presente Ley en cuanto se encuentren relacionadas con la misma. La autoridad aeronáutica establecerá las normas a las que deberá ajustarse dicha actividad.

La actividad aerofotogramétrica en el país, estará a cargo del Servicio Nacional de Aerofotogrametría, entidad descentralizada, creada como organismo técnico-científico para el desarrollo del país.

CAPITULO IV PRINCIPIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

ARTÍCULO 109°. A los fines de asegurar la actividad aerocomercial en el orden internacional se establecen los siguientes principios:

- a) Que se asegure a los transportadores aéreos internacionales, el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (primera y segunda libertades del aire).
- b) Que la demanda de transporte aéreo dentro el territorio boliviano y el de un determinado

- país, ofrezca a ambos transportadores aéreos oportunidades justas y equitativas para un mayor acceso al mercado, permitiendo al mismo tiempo que los niveles de servicio de los transportadores atiendan suficientemente las necesidades del usuario.
- c) La autoridad de regulación sectorial tomará las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o competencia desleal que perjudiquen las posibilidades de competir de las líneas nacionales y extranjeras.
 - d) Que los tráficos regionales sean primordialmente atendidos por transportadores bolivianos y del país limítrofe que se trate debiéndose, en caso necesario, establecer un régimen de protección especial.
 - e) Que en el otorgamiento de todo derecho a un transportador extranjero se tome en cuenta la necesidad de ajustar el tráfico con base en principios de sana economía, evitando el exceso de capacidad de transporte aéreo, teniendo en cuenta el aprovechamiento eficiente de los recursos humanos y materiales, así como la protección del medio ambiente.
 - f) Que de conformidad con la preponderante participación que les corresponde a los transportadores aéreos nacionales en la realización de los servicios de pasajeros, se aliente con idéntico propósito el desarrollo del transporte de carga por vía aérea y de actividad turística.
 - g) Que el transporte de correo por vía aérea desde el territorio boliviano al exterior debe ser realizado primordialmente por transportadores bolivianos hasta las escalas de sus servicios que aseguren en la forma más adecuada la llegada al destino final de la carga postal.

La entrega de carga aérea postal a todo transportador de bandera extranjera, quedará condicionada al principio de reciprocidad, medida ésta en función del valor económico del servicio.

ARTÍCULO 110°. Las normas fijadas por esta Ley para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a los servicios de transporte aéreo nacional, serán de aplicación a las empresas bolivianas que efectúen servicios internacionales.

ARTÍCULO 111°. Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional desde y hacia Bolivia, conforme a los convenios o acuerdos internacionales de carácter bilateral o multilateral en que Bolivia sea parte, o bien mediante autorización previa otorgada por la autoridad aeronáutica, debiéndose fijar el procedimiento para tramitar las solicitudes reglamentariamente. La autoridad aeronáutica fijará las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. En el transporte aéreo internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin una verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino, teniendo en cuenta la aplicación armónica de los Anexos 9 y 17 del Convenio de Chicago.

ARTÍCULO 112°. Las personas naturales o jurídicas extranjeras, autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo en el territorio boliviano, deben designar un representante legal de nacionalidad boliviana, con amplias facultades de mandato y representación.

ARTÍCULO 113°. La autoridad aeronáutica podrá autorizar servicios no regulares de transporte

aéreo internacional en aplicación de lo establecido en los convenios bilaterales o multilaterales, o en su caso conforme a la reglamentación pertinente.

CAPITULO V ACTIVIDAD AÉREA PRIVADA Y TALLERES AERONÁUTICOS

ARTÍCULO 114°. Se declara de necesidad y utilidad pública el fomento de:

- a) Aeroclubes y clubes de aerodelismo y planeadores.
- b) Establecimientos de enseñanza aeronáutica en sus diferentes niveles y ramas.
- c) Centros de investigación científica y tecnológica.

La autoridad aeronáutica reglamentará las actividades de los aeroclubes, establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica.

ARTÍCULO 115°. Los aeroclubes podrán organizarse como asociaciones civiles con carácter deportivo o de instrucción, con la finalidad principal de fomentar la práctica, enseñanza y difusión de la técnica del vuelo entre sus asociados. Los aeroclubes deberán contar, conforme a Ley, con personería jurídica y garantizar sus servicios con personal profesional y material adecuado para preservar la seguridad y la vida de los usuarios. El ejercicio de sus actividades estará sujeto a control de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 116°. Para el funcionamiento de los aeroclubes, establecimientos y centros, se requiere autorización previa de la autoridad aeronáutica. La misma puede ser revocada por causa justificada. Los establecimientos de enseñanza aeronáutica, así como los centros de investigación científica y tecnológica, podrán ser de carácter público o privado y estarán sujetos al control de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 117°. El establecimiento de talleres aeronáuticos en el país estará sujeto a la fiscalización y control de la autoridad aeronáutica, la misma que reglamentará sus actividades.

Toda persona natural o jurídica interesada en la instalación de talleres aeronáuticos deberá acreditar previamente su capacidad técnico-operativa, económica y los medios adecuados para proporcionar un servicio eficiente.

TITULO NOVENO SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

ARTÍCULO 118°. Los sistemas computarizados de reservas permiten efectuar reservaciones en toda clase de servicios aéreos así como también en otros servicios vinculados, conexos o relacionados con la actividad, así como emitir los documentos respectivos.

ARTÍCULO 119°. La autoridad de regulación sectorial reglamentará las disposiciones de aplicación a todas las terminales de los Sistemas Computarizados de Reservas, u otros medios de acceso a éstos en el territorio boliviano, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente utilizada, incluyendo la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo a través de dichos sistemas.

ARTÍCULO 120°. La utilización de los sistemas computarizados de reserva en territorio boliviano se hará teniendo en cuenta los conceptos de imparcialidad, transparencia y no discriminación por cualquiera de las partes en ella involucradas, tutelando el carácter confidencial de los datos que en ellos sean registrados.

TITULO DÉCIMO

REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

ARTÍCULO 121°. Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización de la autoridad aeronáutica y de la autoridad de regulación sectorial. Son atribuciones de la autoridad aeronáutica:

- a) Ejercer la fiscalización técnico-operativa y jurídica del explotador.
- b) Exigir el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los Certificados de Operador Aéreo otorgados, así como las contenidas en la presente Ley, reglamentación y demás normas complementarias.
- c) Suspender las actividades cuando considere que no se aplican las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén cubiertos los riesgos de seguro obligatorio.
- d) Autorizar la reanudación de actividades una vez subsanadas las deficiencias o complementados los requisitos, siempre que no constituyan causales que ocasionen la revocación del permiso de operación.
- e) Autorizar la interrupción de los servicios a solicitud de los explotadores siempre que no afecten los motivos de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento del permiso de operación.
- f) Prohibir el empleo de equipo de vuelo que no ofrezca seguridad.
- g) Exigir que el personal aeronáutico posea las condiciones requeridas por la reglamentación vigente.

Son atribuciones de la autoridad de regulación sectorial:

- a) Velar por la calidad y eficiencia de los servicios aeronáuticos y servicios aeroportuarios, en beneficio de los usuarios.
- b) Garantizar la libre competencia evitando actos que la impidan, restrinjan o distorsionen.
- c) Asegurar que el usuario goce de protección contra prácticas abusivas por parte de los explotadores.
- d) Requerir de los explotadores toda la información necesaria incluyendo estados financieros y estructura de costos y efectuar auditorias de ser necesario.
- e) Aprobar y publicar precios y tarifas aplicables a los Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios.
- f) Prohibir la aplicación de subsidios cruzados, cuando estos conduzcan a situaciones anticompetitivas.
- g) Notificar a los explotadores que se encuentran realizando posibles prácticas abusivas o anticompetitivas, comunicándoles que serán pasibles de sanciones si la autoridad de regulación sectorial determina la veracidad del hecho.
- h) Procesar infracciones, aplicar multas y sanciones e intervenir preventivamente a las empresas reguladas del sector conforme a normas regulatorias.

ARTÍCULO 122°. Los transportadores nacionales están obligados a transportar sin costo alguno en sus aeronaves a los funcionarios de la autoridad aeronáutica que viajen en misión de inspección. La misma obligación rige para las empresas extranjeras para su recorrido en el territorio boliviano hasta y desde la primera escala fuera del territorio boliviano.

TITULO DÉCIMO PRIMERO SUSPENSIÓN, REVOCATORIA Y/O CADUCIDAD

ARTÍCULO 123°. Los Certificados de Operador Aéreo otorgados por plazo determinado, se extinguirán al vencimiento de éste. Sin embargo, exista o no un plazo de vencimiento, la autoridad aeronáutica, según lo determine la reglamentación, en cualquier momento podrá suspender o revocar el certificado de operador aéreo otorgado para la explotación de actividades aeronáuticas, en los siguientes casos:

- a) Si el explotador no cumpliera las obligaciones a su cargo.
- b) Si el servicio no fuere iniciado dentro del plazo indicado en el permiso de operación.
- c) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causa justificada o sin la autorización de la autoridad aeronáutica.
- d) Si la empresa fuese declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución conforme a Ley y no ofrezca, a juicio de la autoridad aeronáutica, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación segura y eficiente de los servicios.
- e) Si el explotador se opusiese a la fiscalización e inspección establecidas en esta Ley y su reglamentación para garantizar adecuadamente la seguridad operacional.
- f) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos obligatoria prevista en el Título XV.
- g) Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.
- h) Si el explotador dejase de reunir los requisitos legales que dieron origen a la concesión o autorización.

ARTÍCULO 124°. La declaratoria de caducidad o revocatoria de las concesiones o autorizaciones otorgadas por la autoridad de regulación sectorial procederá en los siguientes casos:

- a) Cuando el explotador modifique el objeto de la Concesión o Autorización;
- b) Cuando el explotador transfiera, ceda, arriende, subrogue o realice cualquier acto de disposición de la Concesión o Autorización sin previa autorización de la autoridad de regulación sectorial;
- c) Por incumplimiento de los explotadores en la constitución o en la renovación de fianzas y garantías.
- d) Por disolución voluntaria o forzosa del explotador.
- e) Cuando se dicte auto declarativo de quiebra contra el explotador y éste quede ejecutoriado conforme a Ley.
- f) Cuando el explotador luego de haber recibido una notificación de la autoridad de regulación sectorial sobre el reiterado incumplimiento de disposiciones contractuales o legales no las corrija o subsane en los plazos que señale el contrato o la autoridad de regulación sectorial.

- g) Cuando se produzca la suspensión del servicio sin causal justificada. h) Cualquier otra causal establecida en las Concesiones y Autorizaciones.

ARTÍCULO 125°. Antes de la declaración de caducidad o revocatoria, se oirá al interesado en el debido proceso administrativo y a todos los recursos establecidos por Ley.

TITULO DÉCIMO SEGUNDO RESPONSABILIDAD

CAPITULO I DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES Y MERCANCÍAS

ARTÍCULO 126°. El transportador es responsable por los daños causados por muerte, incapacidad total o parcial permanente, incapacidad total o parcial temporal, lesión corporal o psíquica sufridas 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.

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

ARTÍCULO 127°. El transportador es responsable por los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

A los efectos de esta Ley, el transporte aéreo comprenderá el período durante el cual los equipajes o cargas se encuentren al cuidado del transportador, ya sea en el aeródromo o a bordo de la aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, o incluso en las oficinas del transportador.

ARTÍCULO 128°. No estará comprendido en el lapso del transporte aéreo, el transporte marítimo, o el fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de dichos transportes haya sido efectuado en cumplimiento de un contrato de transporte aéreo y con propósito de proceder a la carga, a la entrega o al trasbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños producidos han sido causados durante el transporte aéreo.

El lapso de transporte aéreo no comprende el tiempo en que los equipajes registrados y carga se encuentren en depósitos fiscales, salvo que estos últimos sean administrados por el transportador.

ARTÍCULO 129°. El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o carga. El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño, lo causó o contribuyó a causarlo. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada a 32.500 Derechos Especiales de Giro.

ARTÍCULO 130°. En el transporte de carga y mercancías, la responsabilidad del transportador en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, queda limitada a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilo transportado, salvo declaración especial del expedidor al transportador en el momento de la remisión y/o entrega 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 carga o equipaje, o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor.

ARTÍCULO 131°. En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 Derechos Especiales de Giro por pasajero, a menos que el pasajero haya hecho a/ transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

ARTÍCULO 132°. Toda cláusula que tienda a eliminar la responsabilidad del transportador en el caso de daños a las personas o a establecer un límite inferior al fijado en el presente capítulo, es nula de pleno derecho, pero la nulidad de tales cláusulas no afectarán la validez del contrato.

El transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este capítulo que exoneran o limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de alguna de las personas bajo su dependencia, en ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 133°. La recepción de equipajes y carga sin protesta por el pasajero o destinatario, harán presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título de transporte, salvo prueba en contrario.

En caso de avería o pérdida parcial, el pasajero o destinatario deberá dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de siete días para los equipajes y de catorce días para la carga, a contar desde la fecha de entrega.

ARTÍCULO 134°. En caso de pérdida total, resultado de un extravío, desaparición o destrucción, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida. En caso de retraso en la entrega, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino.
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario el arribo de los equipajes o de la carga.

La protesta podrá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito y de manera fehaciente en los plazos previstos en este artículo. La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibile toda acción contra el transportador, salvo en el caso de fraude de éste.

ARTÍCULO 135°. El transporte que se efectúe sucesivamente por varios transportadores por vía aérea, se tendrá como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos. En este caso, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

ARTÍCULO 136°. En el caso de equipajes o carga, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último, ambos podrán accionar, además, contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, avería o retraso.

Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega. En caso de transportes sucesivos o combinados, efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro modo de transporte, las disposiciones de la presente Ley se aplican únicamente al transporte aéreo. Sin embargo, las condiciones relativas a los otros modos de transporte podrán convenirse en forma especial.

ARTÍCULO 137°. Si el transporte aéreo fuese contratado por un transportador y efectuado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores frente al usuario que contrató el transporte será regida por las disposiciones del presente capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató el servicio, así como al que ejecutó el transporte y ambos responderán solidariamente por los daños ocasionados, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos. Las disposiciones de este capítulo relacionadas con la protesta podrá ser aplicable a cualesquiera de los transportadores.

ARTÍCULO 138°. Cuando el contrato de fletamento tenga por objeto el transporte comercial de personas o cosas, las responsabilidades establecidas en el presente capítulo, recaerán solidariamente sobre fletante y fletador.

ARTÍCULO 139°. En caso de echazón, la pérdida sufrida para conjurar un peligro inminente o atenuar sus consecuencias y preservar la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituirá una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje en relación con el resultado útil obtenido para evitar dicho peligro y en proporción al valor de las cosas salvadas. Esta misma regla se aplicará en caso de que el comandante de la aeronave, intencional o razonablemente, incurriera en algún gasto u ocasionare algún daño extraordinario con dicho fin.

CAPITULO II DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

ARTÍCULO 140°. Son aplicables las disposiciones del Capítulo I del presente Título al transporte gratuito de personas. La responsabilidad indicada en el párrafo precedente puede eximirse o atenuarse por convenio expreso entre partes.

ARTÍCULO 141°. El explotador no es responsable si prueba que él y sus dependientes han

tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible adoptarlas.

CAPITULO III

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTÍCULO 142°. Los daños causados por una aeronave en vuelo, o los que se deriven del desprendimiento de una de sus partes, o de un objeto o persona caída o arrojada de una aeronave o los resultantes del ruido anormal o del estampido sónico, o de las turbulencias de aire producidas por los motores o las turbinas, dan derecho a reparación en los límites fijados en esta Ley y su Reglamento. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si se comprobara que los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. A los fines de este Artículo, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo, desde que se aplica la fuerza motriz para el despegue hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

ARTÍCULO 143°. El explotador de la aeronave a cuyo cargo corresponde la responsabilidad que establece este capítulo, no responderá de los daños en los siguientes casos:

- a) Si ha sido privado de su uso por acto de autoridad pública.
- b) Si los daños son consecuencia directa de un acto de guerra o de un conflicto armado.
- c) Si son causados por un acto de sabotaje.
- d) Si son causados con ocasión del apoderamiento ilícito de la aeronave.

ARTÍCULO 144°. El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado. El explotador será responsable solidariamente, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

ARTÍCULO 145°. La responsabilidad del explotador por daños a terceros en las superficies podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

ARTÍCULO 146°. La cuantía de la responsabilidad por los daños reparables no excederá por aeronave y accidente:

- a) Para aeronaves cuyo peso no exceda de 1.000 kilogramos, 32.500 Derechos Especiales de Giro;
- b) Para aeronaves que pesen más de 1.000 kilogramos y no excedan de 6.000 kilogramos, 32.500 Derechos Especiales de Giro, más 65 Derechos Especiales de Giro por cada kilogramo que exceda de los 1.000;
- c) Para aeronaves que pesen más de 6.000 kilogramos y no excedan de 20.000 kilogramos, 130.000 Derechos Especiales de Giro, más 32,5 Derechos Especiales de Giro por cada kilogramo que exceda de los 6.000;
- d) Para aeronaves que pesen más de 20.000 kilogramos y no excedan de 50.000 kilogramos, 325.000 Derechos Especiales de Giro, más 9,75 Derechos Especiales de Giro, por cada kilogramo que exceda de los 20.000;
- e) Para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos, 650.000 Derechos Especiales de Giro, más 6,5 Derechos Especiales de Giro por cada kilogramo que exceda de los 50.000;
- f) Para aeronaves que excedan de 100.000 kilogramos, hasta un máximo de 1.462.500 Derechos Especiales de Giro.

A los fines del presente Artículo, "peso" significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad.

CAPITULO IV ABORDAJE AÉREO

SECCIÓN PRIMERA DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 147°. Se considera que una aeronave está en movimiento cuando se desplaza por la superficie por su propia fuerza motriz, cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos y con la tripulación, pasaje o carga a bordo y cuando se halla en vuelo.

ARTÍCULO 148°. A los fines del presente capítulo, se considera que la aeronave está en vuelo desde que aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. 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 exista verdadera colisión.

ARTÍCULO 149°. Las responsabilidades que establecen las secciones de este capítulo, incumben al explotador de la aeronave. La falta de inscripción de su nombre en el Registro Aeronáutico Nacional, tendrá por efecto el de hacer extensiva al propietario las referidas responsabilidades como codeudor solidario.

SECCIÓN SEGUNDA DAÑOS CAUSADOS A LAS AERONAVES, PERSONAS Y BIENES EMBARCADOS EN CASO DE ABORDAJE

ARTÍCULO 150°. En caso de daños causados a aeronaves y personas a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños estará a cargo del explotador de ésta.

ARTÍCULO 151°. El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas. El explotador no tendrá derecho a ampararse en lo previsto en el párrafo anterior cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, que actúen en ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 152°. Si en el abordaje se observa concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños a éstas, a las personas y los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la culpa. Si no se pudiere determinar el grado de ésta, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo al valor actual de cada aeronave

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

SECCIÓN TERCERA

DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE EN CASO DE ABORDAJE

ARTÍCULO 153°. En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente en los términos de la sección precedente.

ARTÍCULO 154°. Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave exenta de culpa tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar por razón de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien, como consecuencia de la solidaridad, hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

Si el abordaje se produjo por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves asume la responsabilidad en las condiciones previstas en esta sección, teniendo derecho a repetir sobre el excedente, aquél que haya abonado una suma mayor de la que le corresponde.

ARTÍCULO 155°. El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje, dentro del término de seis meses, contados desde la fecha de la notificación, deberá hacer saber al explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le otorgan los artículos precedentes. Si el término establecido en el plazo anterior hubiese vencido, el explotador no podrá ejercitar la acción pertinente.

CAPITULO V

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

ARTÍCULO 156°. El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves:

- a) Por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de incumplimiento o de ejecución parcial o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de depósito, guarda o estacionamiento de dichas aeronaves, excepto en áreas de control privado.
- b) Por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causas de defectos o mal estado en el área de movimiento, de sus pistas e instalaciones, cuando dichas aeronaves sean utilizadas en actividades específicamente aeronáuticas.
- c) Por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causa de falta de cumplimiento o de ejecución parcial, defectuosa o tardía de sus tareas, por parte del explotador del aeródromo o de sus dependientes.

ARTÍCULO 157°. El explotador de un aeródromo privado será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves en los términos previstos en el Artículo precedente, incisos b) y c), únicamente cuando hubiese autorizado la respectiva operación aérea.

Para los casos del Artículo precedente y del presente, los montos por responsabilidad serán establecidos por vía judicial.

CAPITULO VI

RESPONSABILIDAD DE LA ENTIDAD QUE PRESTA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

ARTÍCULO 158°. La entidad que presta los servicios de navegación aérea es responsable por daños producidos a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal, transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de conformidad con las disposiciones establecidas en el presente capítulo. La entidad referida, no será responsable si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información suministrada por un organismo similar y/o usuarios, que la entidad que presta servicios a la navegación aérea únicamente ha transmitido y siempre que pruebe que ha tomado todas las medidas para evitar el daño o que le ha sido imposible tomarlas.

ARTÍCULO 159°. Si el daño proviene de culpa concurrente de los . funcionarios, empleados o agentes de la entidad que presta servicios de navegación aérea o de aquellos y del transportista de la o las aeronaves relacionadas con los daños o de los empleados de la entidad referida y del o de los transportadores referidos, la responsabilidad será compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno, según apreciación y decisión judicial.

ARTÍCULO 160°. Si la víctima o el transportador damnificado probaren a través de la comisión oficial investigadora de incidentes y accidentes de aviación, que los daños provienen de la falla de los equipos electrónicos y/o mecanismos automáticos de las comunicaciones, habrá responsabilidad de la entidad que presta los servicios de navegación aérea, la que deberá demostrar que sus funcionarios, empleados o agentes tomaron todas las medidas reglamentarias y posibles para evitar la falla.

ARTÍCULO 161°. Existirá también responsabilidad de la entidad que presta los servicios de navegación aérea, cuando ésta, por razones de defensa nacional u otros motivos, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, no aportase los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados o agentes con los comandantes de aeronaves, otras entidades que presten servicios a la navegación aérea y demás organismos con los cuales los haya intercambiado.

Corresponde al demandante, el ofrecimiento y la producción de la prueba de la responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea y de la relación entre ésta y el daño sufrido, sin perjuicio de lo dispuesto precedentemente.

ARTÍCULO 162°. Los archivos y documentos donde consten los mensajes intercambiados, relativos a la protección y ordenamiento del vuelo, deberán ser conservados durante el plazo de un año. Para ello, el damnificado o sus causahabientes deberán solicitarlos por escrito a la entidad que presta servicios a la navegación aérea en ese término, bajo pena de caducidad.

ARTÍCULO 163°. La responsabilidad de la entidad que presta los servicios a la navegación aérea, por los daños que debieran indemnizar, será integral y en proporción a los daños causados. En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador en ese aspecto.

La responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea, se extenderá hasta el resarcimiento pleno del daño sufrido por la víctima, si los funcionarios, empleados y/o agentes de los mismos, encontrándose en ejercicio de sus funciones y en el ámbito de sus atribuciones, incurriesen en la realización de actos ^dolosos o culposos con intención de causar daño, o en actos temerarios sin tener en cuenta las consecuencias de los mismos que dieran origen al daño. Si se hubiesen producido daños a terceros en la superficie, la responsabilidad será la prevista en la Sección III del Capítulo IV, Título XII de esta Ley.

ARTÍCULO 164°. La responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea comienza cuando asume la aeronave bajo su protección o control y termina cuando transfiere los mismos a otra entidad que presta servicios a la navegación aérea con respecto a la aeronave, o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido

El damnificado podrá iniciar acción directa contra la entidad que presta servicios a la navegación aérea que considere responsable o bien contra el explotador en su caso.

CAPITULO VII RESPONSABILIDAD EN LA ACTIVIDAD AÉREA PRIVADA

ARTÍCULO 165°. El operador de aeronaves de aviación deportiva o general será responsable frente a su comitente por los daños que sufra éste como consecuencia de la falta de ejecución o del cumplimiento parcial, defectuoso o tardío de las obligaciones contractualmente asumidas por aquél. Será igualmente responsable frente a terceros por los daños que causare en la superficie como consecuencia o motivo del servicio efectuado.

ARTÍCULO 166°. Serán aplicables al contrato de trabajo aéreo en lo pertinente, las normas contenidas en el Capítulo I, del presente Título de esta Ley.

ARTÍCULO 167°. El operador de aeronaves de aviación deportiva o general será responsable por los daños que causare a terceros en la superficie, de acuerdo a los límites establecidos en el presente Título. Asimismo, será integral y sin límites la responsabilidad por los daños que origine a su contratante por incumplimiento o ejecución parcial, defectuosa o tardía de las obligaciones contractuales asumidas.

TITULO DÉCIMO TERCERO BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES

ARTÍCULO 168°. De conformidad con el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, el Estado prestará el Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves, dentro el territorio Nacional, para cuyo fin, el Tesoro General de la Nación consignará la partida correspondiente en el Presupuesto General de la Nación.

La Fuerza Aérea Boliviana (FAB), es la responsable de la organización y la operación del Servicio de Búsqueda y Salvamento, para lo cuál incluirá a los organismos necesarios.

ARTÍCULO 169°. A través de la reglamentación de la presente Ley, se regulará lo siguiente:

- a) Funcionamiento y atribuciones del Servicio de Búsqueda y Salvamento de aeronaves.
- b) Participación de comandantes de aeronaves en las labores de socorro.
- c) Autorización del ingreso al país de organismos extranjeros de Búsqueda y Salvamento.
- d) Gastos y retribuciones a entidades, explotadores o personas que hubieren participado en las labores de rescate.

TITULO DÉCIMO CUARTO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

ARTÍCULO 170°. La autoridad aeronáutica, tiene la obligación de investigar los accidentes e incidentes de aeronaves que se produzcan en territorio boliviano, así como los que ocurran en aeronaves bolivianas en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado, para determinar sus causas probables y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

El procedimiento será establecido por la autoridad aeronáutica en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.

ARTÍCULO 171°. Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de los despojos o restos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima, por el medio más rápido y en el menor tiempo que las circunstancias lo permitan. La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en el, comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 172°. Las aeronaves civiles extranjeras que sufran accidentes en territorio boliviano y las aeronaves civiles bolivianas que sufran accidentes en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los Convenios Internacionales.

TITULO DÉCIMO QUINTO

SEGUROS

ARTÍCULO 173°. El explotador está obligado a asegurar a su personal que ejerce funciones a bordo de las aeronaves, ya sea habitual ú ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en cumplimiento de tales funciones o servicios. Igualmente, el explotador está obligado a contratar un seguro para cubrir las responsabilidades establecidas en esta Ley y las disposiciones pertinentes por daños a las personas, bienes transportados y terceros en la superficie.

ARTÍCULO 174°. Los seguros a los que está obligado el explotador a suscribir, para cubrir los daños previstos en los límites del Título XII de esta Ley, deberán ser contratados de acuerdo a la legislación nacional vigente en la materia y su reglamentación.

Las pólizas respectivas deberán presentarse ante la Autoridad Aeronáutica, en originales y en idioma español.

ARTÍCULO 175°. No se autorizará la circulación en el espacio aéreo boliviano de ninguna aeronave extranjera, que no acredite tener asegurados los daños que puedan producir a las personas y cosas transportadas o a terceros en la superficie. En los casos en que la

responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenios internacionales el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

ARTÍCULO 176°. Toda cláusula de seguro de vida o incapacidad por accidente que excluya el riesgo o reparación de daños resultantes de los servicios de transporte aéreo público, será nula de pleno derecho.

ARTÍCULO 177°. En los seguros obligatorios establecidos por esta Ley, el asegurador responderá frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos hubiesen provenido del dolo o culpa del -transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción de repetición del asegurador contra ellos.

ARTÍCULO 178°. La existencia de los seguros y las fechas de vencimiento de las pólizas respectivas, se harán constar en el Registro Aeronáutico Administrativo.

La vigencia de los seguros obligatorios cuya expiración se produzca mientras se efectúe el vuelo, se considera prorrogada hasta la terminación del mismo.

TITULO DÉCIMO SEXTO FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO

ARTÍCULO 179°. La fiscalización del espacio aéreo, infraestructura aeronáutica, aeródromos y demás instalaciones aeronáuticas en el territorio boliviano que no sean militares, será ejercida por la autoridad aeronáutica, salvo norma legal que disponga lo contrario por excepción.

ARTÍCULO 180°. Toda vez que se compruebe una infracción a esta Ley y su Reglamento, o una aeronave ocasione un daño, la autoridad aeronáutica levantará acta con relación detallada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Cuando en caso de delito deba detenerse a miembros de la tripulación de una aeronave que realice servicios de transporte aéreo, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas para posibilitar la continuación del vuelo.

ARTÍCULO 181°. Si durante un vuelo se cometiese algún delito o falta, el comandante de la aeronave deberá tomar las medidas necesarias para detener al delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente en el lugar del primer aterrizaje, levantándose el acta pertinente.

ARTÍCULO 182°. La autoridad policial, judicial u otra competente incautará los objetos que signifiquen un peligro para la seguridad del vuelo y que se encuentren a bordo sin la autorización especial exigida. Si la incautación fuese definitiva, éstos serán entregados al Estado.

ARTÍCULO 183°. En el ejercicio de las facultades que le otorga esta Ley, la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla, para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que signifiquen un peligro para la seguridad pública, de las personas o cosas.

ARTÍCULO 184°. La autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una operación aérea, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la autoridad aeronáutica.

En todo juicio en que deba disponerse la entrega, custodia, o depósito de una aeronave, ésta se efectuará a favor del Estado, salvo los legítimos derechos de terceros.

TITULO DÉCIMO SÉPTIMO FALTAS Y DELITOS

CAPITULO I FALTAS

ARTÍCULO 185°. La inobservancia y contravención a las disposiciones de la presente Ley, sus Decretos y Normas Reglamentarias y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana que estén caracterizadas como faltas y no importen delitos, serán determinadas por la autoridad aeronáutica y sancionadas con:

- a) Apercibimiento.
- b) Multa de hasta el máximo que determine la reglamentación.
- c) Suspensión temporal o indefinida de las licencias y habilitaciones concedidas por la autoridad aeronáutica.
- d) Suspensión temporal o revocatoria del Certificado de Operador Aéreo y/o permisos otorgados para la explotación de los servicios aerocomerciales.

ARTÍCULO 186°. Las infracciones de las normas previstas por esta Ley que se relacionen con lo establecido en el Artículo 120°, referente a las atribuciones de la autoridad de regulación sectorial serán procesadas y sancionadas por el mismo, siguiendo los procedimientos previstos por la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y sus Decretos Reglamentarios.

ARTÍCULO 187°. Las faltas previstas en esta Ley y su reglamentación, así como las faltas que resultaren violatorias y que causaren perjuicios graves cometidas por funcionarios encargados de la aplicación de la presente Ley, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica, quien es la encargada de imponer, en el campo administrativo, las sanciones pertinentes.

La autoridad aeronáutica reglamentará el procedimiento a seguir en la investigación o comprobación de los hechos, fijación de las multas, aplicación de las sanciones y los casos de apelación.

El procedimiento será de carácter sumario y oral, asegurando la existencia de dos instancias y el ejercicio del derecho de defensa.

ARTÍCULO 188°. Cuando el obligado a pagar la multa, sea persona natural o jurídica, no abonare dentro del plazo que se establezca, será cumplido bajo conminatoria de Ley. Si el mismo es titular de una licencia aeronáutica o permiso de operación, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto de la cual cometió la falta, en la forma en que determine la

reglamentación.

CAPITULO II DELITOS

ARTÍCULO 189°. Será sancionado con pena privativa de libertad de tres a quince años el que por medio de violencia, intimidación, engaño o de cualquier otro modo, se apoderare de una aeronave en vuelo o la haga desviar de su ruta. Será sancionado con igual pena, el que cometiese los hechos previstos en este Artículo, mientras estuviesen realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.

Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de cinco a doce años de privación de libertad. Si tales actos produjeran accidentes o causaran lesión la pena será de uno a ocho años. Si se produjere la muerte de alguna persona, la pena será de diez a veinte años de privación de libertad.

ARTÍCULO 190°. Será sancionado con pena privativa de libertad de dos a diez años el que, de cualquier modo, atentare contra la integridad de una aeronave en vuelo o mientras se realizan las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.

La misma pena se aplicará a quien a sabiendas pusiere en peligro la seguridad de una aeronave por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la que correctamente corresponde, o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas.

Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de tres a doce años de privación de libertad.

Si como consecuencia de los actos previstos en este artículo se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de privación de libertad y si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad.

ARTÍCULO 191°. Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años el que realice cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea. Será sancionado con igual pena el que detenga o entorpezca la circulación aérea o los servicios de tránsito aéreo, salvando los derechos y obligaciones sociales y laborales establecidos por Ley.

Si como consecuencia de lo anteriormente establecido se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad. Si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad. Si se hubiese producido el accidente por imprudencia, negligencia o impericia, la pena será de seis meses a dos años de privación de libertad. Si se causare lesión de alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad. Si se ocasionare la muerte de personas, la pena será de cinco a veinte años de privación de libertad.

ARTÍCULO 192°. Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años el que por medio del uso de armas o de cualquier otro modo, intercepte o ponga en peligro la seguridad de

una aeronave en vuelo. Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad y si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad.

ARTÍCULO 193°. Será sancionado con pena privativa de libertad de cuatro años a seis años el que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelo no autorizado o bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas. Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente se causare accidente o daño, la pena será de uno a seis años de privación de libertad y si resultare lesión de alguna persona la pena será de uno a ocho años. Si se produjere la muerte de alguna persona, se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.

ARTÍCULO 194°. Será sancionado con pena privativa de libertad de un mes a dos años:

- a) El que condujere o hiciere conducir una aeronave sin permiso de operación, sin certificado de aeronavegabilidad, o transcurridos seis meses desde el vencimiento del segundo o cuando la aeronave se encontrare inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.
- b) El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o adulteración.
- c) El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.
- d) El que a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos, radioactivos, objetos o materiales peligrosos de uso restringido.

Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente Se causare accidentes o daños, la pena privativa de libertad será de uno a seis años, si resultare lesión será de uno a ocho años; si se produjere muerte de alguna persona, se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.

ARTÍCULO 195°. Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a tres años el que permitiere o efectúe una función aeronáutica careciendo de la licencia correspondiente, habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurrido seis meses desde su vencimiento. Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente, se causare accidente o daños, la pena será de seis meses a seis años, si resultase lesión de alguna persona se impondrá privación de libertad de uno a ocho años; si se produjere la muerte de una persona se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.

ARTÍCULO 196°. Será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a dos años, el que conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atravesare clandestina o maliciosamente la frontera, por lugares distintos de los fijados por la autoridad aeronáutica. Igual sanción se aplicará al que desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

ARTÍCULO 197°. Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a un año:

- a) El explotador, comandante o piloto al mando de una aeronave y demás integrantes de la tripulación, que no colaborasen en las actividades de prestación de socorro a una o más aeronaves perdidas, cuando se lo requiere la autoridad competente.
- b) El explotador, comandante o piloto al mando y demás integrantes de la tripulación, que no prestaren asistencia a otra en peligro, ya sea que conozcan esta situación por pedido de asistencia de una aeronave en peligro o bien por solicitud de autoridad competente.
- c) El explotador, comandante o piloto al mando y demás integrantes de la tripulación que no colaboraren en el salvamento de personas y/o bienes, ya sea que se conozcan esa situación por pedido de esa aeronave o a solicitud de autoridad competente.

ARTÍCULO 198°. Toda pena privativa de libertad mayor a seis meses, irá acompañada de inhabilitación por un plazo de seis meses a dos años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el procesado se encuentre habilitado. En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

TITULO DÉCIMO OCTAVO PRESCRIPCIÓN

ARTÍCULO 199°. Prescriben al año:

- a) Las acciones de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término correrá desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiese haber llegado, desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento.
- b) Las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El término de la prescripción correrá desde el día del hecho, sin embargo, si la persona que sufrió los daños comprueba que transcurrió el término de la prescripción aquí fijada sin haber tenido conocimiento de los daños o de la identidad del responsable, la prescripción comenzará desde el día en que tuvo conocimiento, pero no excederá en ningún caso de los tres años a partir del día en que ocurrió el hecho.
- c) Las acciones para reclamar por daños en caso de abordaje aéreo. El término correrá desde el momento del hecho.
- d) Estas prescripciones se cumplirán siempre y cuando que no existan acciones ú omisiones del transportador que obstaculicen la pronta solución de los trámites.

Prescriben a los dos años:

- a) Las acciones de indemnización por daños causados a los tripulantes. El término se computará desde la llegada al punto de destino, desde el día en que la aeronave debiera haber llegado a destino o desde el día de detención del transporte.
- b) Las acciones de indemnización y remuneración debidas a casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término correrá desde el día en que se iniciaron las operaciones.

ARTÍCULO 200°. En todos los casos de responsabilidad contractual o extra contractual cuyo término de prescripción no esté expresamente previsto en esta Ley, el derecho para exigir indemnización prescribe en el plazo de dos años, si la acción no se ejercitó a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños. Los términos de prescripción del Código Civil

serán aplicables, cualquiera que fuere la causa de interrupción o supresión del término de la misma.

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. En la circulación aérea dentro del territorio nacional, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas con arreglo a las disposiciones de los convenios internacionales de los que sea parte Bolivia.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será probada y autorizada por la Autoridad Aeronáutica y se ajustará a las disposiciones vigentes en dicha materia y a las normas contenidas en los convenios aeronáuticos de los que Bolivia sea parte.

DISPOSICIONES ABROGATORIAS

Se abrogan todas las normas jurídicas contrarias a la presente Ley.

DISPOSICIONES FINALES

En el plazo de 180 días, el Poder Ejecutivo procederá a la elaboración de los reglamentos a que da lugar la presente Ley. Hasta tanto, se cumplirán los que se hallan vigentes en cuanto fueren aplicables.

La presente Ley, entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de Bolivia.

Remítase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los seis días del mes de octubre de dos mil cuatro años.

Fdo. Hormando Vaca Diez Vaca Diez, Mario Cossío Cortez, Juan Luis Choque Armijo, Gonzalo Chirveches Ledezma, Aurelio Ambrosio Muruchi, Ernesto Poppe Murillo.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los veintinueve días del mes de octubre de dos mil cuatro años.

FDO. CARLOS D. MESA GISBERT, José Antonio Galindo Neder, Mauricio Navarro Bánzer Ministro Interino de Servicios y Obras Públicas.