

Derecho Aeronáutico y Espacial

Concepto

Es el conjunto de normas que regulan la navegación aérea y las actividades.

Denominaciones

1. Derecho Aéreo: surge en Francia, en 1919, al ser expuesta por Couannier en la Escuela Superior de Aeronáutica de París.
2. Derecho Aeronáutico: surge en 1923, por obra de Antonio Ambrosini, y de ahí en más es propiciada por la Escuela Italiana y por la Escuela Alemana.
3. Derecho de la Aviación o Derecho Aviatorio: adoptada en 1949 por Antonio Ambrosini como resultado de su oposición a la Escuela Napolitana de Antonio Scialoja.
4. Derecho del Transporte Aéreo: Petersky propuso esta denominación por entender que el objeto de la aviación es el transporte de personas y/o cosas por el aire.

El Prof. Dr. Federico Videla Escalada, define al Derecho Aeronáutico como el conjunto de Principios y Normas de Derecho Público y Privado, de orden Interno e Internacional, que rigen las Instituciones y Relaciones Jurídicas, nacidas de la Actividad Aeronáutica o modificada por ella.

Contenido Elementos Relaciones

- Generalidades
- Fuentes
- Ambiente
- Espacio
- Infraestructura
- Aeronave
- Sujetos
- Regulación de la Circulación Aérea
- Construcción de Aeronaves, su adquisición y utilización
- Las relaciones comerciales y laborales
- Riesgos
- Responsabilidad
- Seguros,
- Delitos y Faltas
- Ley Aplicable
- Jurisdicción

Reglamentarismo

se debe a

- b) El vehículo de que se vale
- c) La finalidad de la actividad aérea
- a) El medio en que se desarrolla

Conflictos de Leyes Soluciones

Unificación: Tratados Internacionales

Uniformidad: Leyes Nacionales

El Derecho Aeronáutico es integral porque en él confluyen normas de Derecho Público y de Derecho Privado, y tanto de carácter interno como internacional. Para regular la actividad aeronáutica (dinámica) no bastan las normas legislativas, requiriéndose disposiciones reglamentarias, que regulen situaciones particulares.

Caracteres

- Autonomía
- Dinamismo
- Politicidad
- Diferentes clases

- Autonomía Legislativa
- Autonomía Didáctica
- Autonomía Científica

Las disciplinas autónomas son aquellas que se dan normas y principios originales para hacer frente a las situaciones no previstas por el derecho común

A) Posturas que afirman la autonomía (Ambrosini / Malezieux / Videla Escalada / Lena Paz)

B) Posturas que niegan la autonomía (Scialoja / Spasiano / Ortiz de Guinea / Maldonado)

Consiste en la adaptabilidad de sus principios a las nuevas condiciones que le impone la evolución de la técnica aeronáutica Consiste en la supuesta influencia del factor político sobre la legislación aeronáutica Fuentes

Fuentes Materiales

Fuentes Formales

Son los hechos y circunstancias provenientes de la realidad, que dan fundamento y contenido a las normas y principios jurídicos Son los modos y medios por los cuales se exteriorizan las normas.

Son fuentes formales del Derecho:

- La Ley
- La Costumbre
- La Jurisprudencia
- La Doctrina

Ley 1860/02

la jurisprudencia.

codigo aeronautico

usos y costumbres de la actividad aerea

la doctrina

UniUnidad II La Aeronave

Nociones Generales

Concepto Definición amplia, Definición restringida, Definición intermedia

Elemento fundamental la sustentación en el aire (Convenio de Paris de 1919)

Toma en cuenta "la sustentación en el aire", la "capacidad de circular"; "aptitud para navegar"

Toma en cuenta, además de la sustentación y de la capacidad de circular, la aptitud para el transporte

El CAPITULO I de la Ley 1860/02, trata sobre "AERONAVES" y en el Artículo 8° establece: A los efectos de la aplicación de las disposiciones de este código, se considerará aeronave a toda construcción, máquina o aparato capaz de transportar personas o cosas, que pueda sustentarse y desplazarse en el espacio aéreo sin conexión material con la superficie terrestre.

Por tanto, en base a esta definición se tiene 2 aptitudes:

- Aptitud para circular en el espacio aéreo
- Aptitud para el transporte de personas o cosas

Ejemplo:

Un paracaídas no es aeronave, porque no puede circular por el espacio aéreo Un globo – sonda tampoco, por su incapacidad de transportar personas o cosas.

A. publicas.: Son aquellas que están destinadas al servicio del poder público

A. privadas.: Son aquellas que **no** están destinadas al servicio del poder público

Elemento distintivo: **Finalidad**

Clasificación

- Aeronaves Públicas
- Aeronaves Privadas

C.A.P. Artículo 9°.-

Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas.

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

Por tanto no es la figura del propietario lo que determina la clasificación

Nociones Generales

• Las Aeronaves son “cosas muebles registrables”

(Art. 21 C.A.P.)

Naturaleza Jurídica

Nacionalidad y Matrícula

Nacionalidad

La aeronave tiene la nacionalidad del **lugar de su matriculación** (art. 15 C.A.P.)

La nacionalidad de la aeronave es única (no puede tener más de una nacionalidad) Art. 16

C.A.P.

Importancia:

1. Ley aplicable y jurisdicción
2. Responsabilidad del Estado
3. Soluciones legislativas aplicables Nacionalidad y Matrícula

Matriculación

La matriculación es el acto de inscribir una aeronave en el registro de un país

Consecuencias jurídicas:

1. Nacionalidad
2. Identidad
3. Vida jurídica

“Marcas distintivas”: Es el grupo de letras o números que el Registro Aeronáutico Nacional le asigna a cada aeronave que se matricula en nuestro país, a los fines de su identificación (C.A.P. Art. 18) A B

Ejemplo

Cancelación (Art. 17 C.A.P.):

La matrícula paraguaya de una aeronave se cancelará:

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

Matriculación

Registro Aeronáutico Nacional El Registro Aeronáutico Nacional es el organismo que tiene a su cargo la asignación de marcas y matrículas de aeronaves, así como también inscripciones o anotaciones de todos aquellos derechos, resoluciones, contratos y demás actos o hechos

jurídicos referentes a aeronaves, y a sus propietarios y explotadores. Se encuentra regulado a través del Art. 10 del C.A.P.

El CAPITULO II del C.A.P. "REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL"

Artículo 10 establece:

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

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

Registro Aeronáutico Nacional Inscripciones, anotaciones y cancelaciones

Importancia Característica del registro

Valor de la inscripción en el RAN

- Seguridad en las Transacciones
- Protección de los derechos de Terceros
- Real
- Público

Valor declarativo

Documentación de Abordo

Concepto:

La "documentación de abordo" es un conjunto de libros y documentos que deben llevar las máquinas aéreas

Documentos a bordo

El C.A.P. en su CAPITULO VIII DE LA DOCUMENTACIÓN A BORDO

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

Régimen de la Convención de Chicago

- Enumeración (C.A.P)
- Convalidación: El certificado de aeronavegabilidad y los certificados de aptitud y licencias deben ser expedidos o convalidados por el Estado en el cual la aeronave está matriculada

Régimen del Código Aeronáutico

- Aeronaves paraguayas: C.A.P. Art.
- Aeronaves Extranjeras: C.A.P. Art.
- Anotaciones C.A.P. Art. **Reconocimiento internacional de los derechos sobre aeronaves**

Generalidades

- El "Convenio de Ginebra sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves" (1948), indica qué norma (es decir, la norma de qué país) es aplicable a cada caso.

Derecho protegidos

- Art. 1 del convenio: Todos los Estados contratantes se comprometen a reconocer los

siguientes derechos:

Drones

Convenio de Chicago Art. 8 Consideraciones del Congreso de Madrid Son vehículos aéreos no tripulados (UAV por sus siglas en inglés), conocido en castellano por sus siglas VANT o Drones, es una aeronave que vuela sin tripulación humana a bordo

Régimen de Propiedad de la Aeronave

Unidad III

Derechos sobre Aeronaves

- A) Dominio
- B) Condominio
- C) Explotación
- D) Hipoteca

Modos de Adquisición:

A Se admite implícitamente el condominio sobre aeronaves

B Requisitos, instrumentación e inscripción: = Dominio

1) Modos Originarios:

- DOMINIO
- CONDOMINIO

- a. Construcción
- b. Apresamiento
- c. Comiso
- d. Abandono

2) Modos Derivados:

- a) Compraventa
- b) Permuta
- c) Aporte
- d) Donación
- e) Sucesión
- f) Leasing

Requisitos para ser propietario:

- Instrumentación
- Inscripción

Es el conjunto de derechos que corresponden a explotador de la aeronave:

C Cancelación:

- a. De oficio
- b. Por orden judicial
- c. A solicitud del interesado
- d. Por abandono
- Utilización de la aeronave por cuenta propia, y
- Dirección de su navegación aérea (operación de la aeronave, y su control técnico).

Definición de "explotador" Diferentes supuestos

C.A.P.

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

Artículo 112.- El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido

esa condición por contrato debidamente inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional. Además de ser un derecho, también es un **"Sistema de Garantía"**

EXPLOTACIÓN HIPOTECA

Sistema de Garantías sobre Aeronaves

Embargo

Hipoteca

Aeronáutica Características

- Es un derecho real de garantía
- Se constituye en seguridad de un crédito en dinero
- Sólo puede constituirse sobre una aeronave o sus motores
- Sólo puede ser constituida por el propietario de la aeronave
- La cosa hipotecada (ya sea la aeronave o sus motores) continúa en poder del propietario.

Hipoteca Aeronáutica Sujetos

- El propietario de la cosa hipotecada
- El acreedor hipotecario Objeto
- Las aeronaves privadas
- Las aeronaves en construcción
- Los motores de las aeronaves

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

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

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

Hipoteca Aeronáutica

Forma

- "... por instrumento público o privado debidamente autenticado..." C.A.P. Art.
- Datos que deben incluir Publicidad
- El instrumento constitutivo debe inscribirse en el RAN

Ejecución

- El incumplimiento del deudor en el pago del crédito, abre la posibilidad de ejecutar la hipoteca

Extinción

- A los 7 años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada (C.A.P. Art. 47)

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

- a) por la extinción de la obligación principal;
- b) por renuncia del acreedor a su derecho;
- c) por remate judicial; y,
- d) por la pérdida de la aeronave o su destrucción total, sin perjuicio de la preferencia sobre el seguro o indemnización correspondiente.

Privilegios Aeronáuticos

Enumeración de Privilegios

C.A.P. Art. **Artículo 34.**- Tendrán privilegio sobre la aeronave:

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

Privilegios Aeronáuticos

Inscripción del Privilegio:

El acreedor debe inscribir el privilegio en el RAN dentro del plazo 90 días

Orden de Preferencia:

3 situaciones distintas

- Diferentes créditos referidos al mismo viaje
- Créditos de igual categoría
- Créditos referidos a distintos viajes

Artículo 30.- El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no lo hubiera inscripto en el Registro Aeronáutico Nacional dentro del plazo de tres meses, el que se contará a partir del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Privilegios Aeronáuticos

Extensión del privilegio:

Sobre los siguientes bienes:

- a. La aeronave, y
- b. Sus partes componentes

Artículo 37.- Los privilegios se extinguen:

- a) por extinción de la obligación principal;
- b) por la expiración del plazo de un año desde la inscripción en el Registro, siempre que no medie renovación antes de su expiración;
- c) por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor rango, inscriptos conforme a lo dispuesto en el presente Capítulo; y,
- d) por renuncia expresa del acreedor sobre su derecho preferente.

UNIDAD IV

Embargo de Aeronaves

SISTEMA DE GARANTÍAS SOBRE AERONAVES

Sistema de Garantías sobre Aeronave

Embargo CONCEPTO

Embargo: Medida Precautoria

Objeto: Posibilitar mejor garantía a su acreedor Y hacer efectivo su Derecho Sobre bienes determinados de su deudor una situación jurídica de preferencia

Embargo

Ámbito de aplicación:

Todas las aeronaves son susceptibles de ser embargadas, excepto las aeronaves

Públicas

Inscripción y orden de preferencia:

1. El embargo debe de ser inscripto en el RAN

2. El titular del embargo adquiere preferencia a ser pagado antes que otros acreedores, salvo los de "mejor derecho" Inmovilización de la aeronave:

(C.A.P. Art. 52) se basa en el incumplimiento de la obligación, para que el acreedor perciba el valor de su crédito. Tiende a dar efectividad llevando adelante la ejecución del bien embargado, determinando la inmovilización de la aeronave, teniendo como fundamento que el patrimonio del deudor es prenda común de sus acreedores. tiene lugar como una medida precautoria para asegurar el cumplimiento de una obligación. No es necesario que el deudor no haya cumplido su compromiso. Puede trabarse antes de iniciar los procedimientos judiciales, para evitar la disposición de la aeronave a terceras personas. Para su efectivización se debe inscribir en el R. A. N. Esta medida no implica la inmovilización de la aeronave.

Clases de Embargo

PREVENTIVO:

EJECUTIVO:

No se aplica a las medidas conservatorias en caso de quiebra

No se aplica a las medidas conservatorias efectuadas en caso de infracción a las reglas de aduanas, penales policía

Aprobó el proyecto elaborado por la Comisión Internacional de Transportistas Especializados y Juristas Aeronáuticos (**CITEJA**) en la reunión de Estocolmo de 1932. Firmado solamente por 21 Estados.

Art. 27: establece la exención del embargo por reclamaciones sobre patentes determinado en el inciso a) que: mientras una aeronave de un Estado Contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, el ingreso autorizado en el territorio de otro Estado Contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar al embargo. " Todas las aeronaves y los motores de aeronaves pueden ser objeto de embargo; excluyéndose a las aeronaves públicas y a los motores afectados a dichas aeronaves."

REQUISITOS DE LA INSCRIPCIÓN. EFECTOS

Establece el Código la obligatoriedad de anotar el gravamen en el Registro Aeronáutico Nacional Art. 51 C.A.P.: "La inscripción del embargo en el Registro Aeronáutico Nacional confiere a su titular preferencia de pago con relación a otros acreedores cuyos Derechos no hubieran sido inscriptos con antelación, salvo los de mejor Derecho".

En efecto, dicha Disposición es la que señala que en el Registro Aeronáutico Nacional se anotarán:

Artículo 11 inc. e) "Las medidas cautelares tales como embargo, secuestros, inhibiciones de gravar y vender, anotaciones de litis, prohibiciones de innovar o contratar y las interdicciones y toda medida de autoridad competente que pesen

sobre las aeronaves y motores o se decreten contra ellas;". Esto significa que la única forma de validar un embargo sobre aeronaves en la plenitud de sus efectos, es inscribiéndolo en el registro; y esto es así, teniendo en cuenta el régimen de excepción que la Ley Aeronáutica ha establecido, otorgando a la aeronave un carácter jurídico particular, considerándola como "cosa mueble registrable"; artículo 21 C.A.P.

Hemos dicho que el embargo preventivo es una medida judicial precautoria, para evitar que ciertos créditos queden en situación de incobrables.

Estos créditos pueden o no estar relacionados con la aeronave o con los servicios que estas

pueden prestar, aunque lo ordinario sea que se relacionen con las necesidades de la actividad aeronáutica.

Además del Derecho de preferencia que confiere la anotación del embargo en el registro, trae aparejada también la inmovilización de la máquina. En los casos previstos en el artículo 52 C.A.P, que estipula el embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave solo cuando haya sido ordenado por juez competente, en virtud de:

- a) Una ejecución de sentencia
- b) Un crédito acordado para la realización del viaje y aún cuando la aeronave este lista para partir.
- c) Un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa
- d) Créditos por Derecho de utilización de aeronaves, de los servicios accesorios o de los servicios complementarios de la Aeronavegación; y,
- e) Una sentencia o medida cautelar dictada por tribunales extranjeros por incumplimiento de un contrato de locación o de financiación de la aeronave o motores, cuando ellas se basen en un contrato que contemple la prorrogación de jurisdicción”

RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES

Estipula el Secuestro de aeronaves por falsificación de patentes, modelos, etc. En país extranjero, se estableció levantar esta medida por una caución. Canceló esta situación y prohibió el embargo o la detención de las aeronaves mientras transiten con permiso sobre el territorio de un Estado Contratante.

Los obstáculos que surgían de la variación de Normas Legislativas en materia de garantía, era un grave inconveniente para lograr un acuerdo entre las naciones.

Esto llevó al propósito de unificar las Leyes relacionadas con los Derechos vigentes en los países. El Comité Jurídico de la O.A.C.I., redactó un Anteproyecto en la reunión de Bruselas de 1947, que fue presentado y discutido en Ginebra, aprobado en la Asamblea General de la O.A.C.I. el 19 de junio de 1948, más tarde ratificado por nuestro país.

El artículo 1° dispone: Los Estados Contratantes se comprometen a reconocer:

- a) el Derecho de propiedad de aeronaves;
- b) el Derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;
- c) el Derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;
- d) la Hipoteca, “mortgage” y Derecho similar sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía de pago de una deuda, a condición de que tal Derecho haya sido:
 - I) constituido conforme a la Ley del Estado Contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución; y
 - II) debidamente inscripto en el Registro Público del Estado Contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

Unidad V

Registro Aeronáutico Nacional

El Registro Aeronáutico Nacional es el organismo que tiene a su cargo la asignación de marcas y matrículas de aeronaves, así como también las inscripciones o anotaciones de todos aquellos derechos, resoluciones, contratos y demás actos o hechos jurídicos referentes

a aeronaves, y a sus propietarios y explotadores. Se encuentra regulado a través del Art. 10 **EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL**

Es de carácter TÉCNICO JURÍDICO Al incluirse en el mismo todos los actos relacionados con la situación jurídica de la aeronave o modificar la misma Al incluir datos respecto a las características Técnicas de las aeronaves inscriptas.

la aeronave como bien mueble registrable debe estar sujeto a registro, por constituir un medio de publicidad para la seguridad de las transacciones que tienen por objeto, como también otorgar a terceros las garantías necesarias. La importancia de dicho Registro radica, en que necesariamente deben anotarse ciertos actos estipulados en el CAP como: los créditos privilegiados; los motores y las aeronaves en construcción ... y otros.

La OACI responsabiliza a cada Estado de la Certificación de Aeronavegabilidad y del Registro de sus propias aeronaves.

CREACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL RAN

Hoy se halla estipulado en la Ley 1860/2002 Art. 10 y sgtes. ...

El Decreto _ Ley 1392 Del 31/10/1950 Creó la Dirección General de Aeronáutica Civil y se establecía Que el Reglamento Interno Debería ser aprobado por el EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Por Resolución N° 563/71 Se establece la Organización y funciones del RAN **CARACTERES – FUNCIONES - IMPORTANCIA**

a la propiedad de las aeronaves

a los gravámenes que pesen sobre ellas

a los contratos de que sean objeto

cuantas aeronaves tienen matrícula nacional, de que categoría son, quiénes son sus propietarios

Si se trata de aeronaves de Propiedad de Sociedades Organización y funcionamiento de estas Disposiciones de los Estatutos,El estado de los negocios Para su fiscalización en todo momento y la utilización si fuese necesaria.

Y a todos nos interesa saber quien explota la aeronave para poder hacer efectiva la obligación de resarcimiento de Daños.

En cuanto a los particulares, la existencia del Registro reviste gran importancia por razones de seguridad de sus derechos:

- Todo esto nos muestra la importancia que tiene el Registro Aeronáutico Nacional y las graves consecuencias que puede acarrear la falta de inscripción en el mismo de todo Acto o Hecho Jurídico relacionado con la aeronave.

La transferencia de dominio de aeronaves deberá formalizarse por Escritura Pública y el contrato se inscribirá, so pena de nulidad en el RAN. En caso de omitirse la inscripción en el Registro, será responsable el adquirente por los daños y perjuicios que pudieran ocasionarse. Cuando se omita la inscripción de los Contratos de utilización de Aeronaves, el acto no tendrá efecto respecto de terceros y el locador y el locatario serán responsables solidariamente de cualquier Contravención o Daños causados por la aeronave; con la excepción de los de Fletamento dispuesto en el Art. 11 Inc. d) y las disposiciones de los artículos 12 y 13. Como comprobación de la verdadera trascendencia de sus funciones ,y a modo de ejemplo podemos mencionar, la disposición relativa a: Régimen Legal en Nuestro País.

En el capítulo II la Ley 1860/02 artículo 10: "El Registro Aeronáutico Nacional estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica Civil. Será público, único y centralizado y su

funcionamiento se registrará por el presente Código y los Reglamentos que dicte la Autoridad Aeronáutica Civil. Constará de dos secciones; El Registro Aeronáutico Nacional y el Registro Aeronáutico Administrativo. Los Reglamentos determinarán los requisitos y procedimientos a los que deberán ajustarse la inscripción y cancelación de las matrículas o inscripción de las aeronaves”.

En el año 1999 se aprobó la Resolución Nº 183/99 de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (D.I.N.A.C.), que hace al Reglamento Interno del Registro Aeronáutico Nacional

Inscripciones Obligatorias

Según el C.A.P. en el artículo 11 dice: “En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán todos los actos relativos a la situación jurídica de las aeronaves, tales como:

- a) Las matrículas de aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
- b) Todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga, así como los motores o aeronaves en construcción;
- c) Los créditos privilegiados o Derechos de garantía que afecten o recaigan sobre las aeronaves y motores, así como sobre las que se encuentran en construcción;
- d) Los Contratos de Utilización de Aeronaves, de Locación financiera u operativa, de Intercambio de Aeronaves, excepto los de Fletamento, salvo que pidiere el Fletante o Fletador;
- e) Las medidas cautelares tales como embargos, secuestros, inhibiciones de gravar y vender, anotaciones de litis, prohibiciones de innovar o contratar y las interdicciones y toda medida de autoridad competente que pesen sobre las aeronaves y motores o se decreten contra ellas;
- f) Las pólizas de seguro, sus vencimientos y renovaciones;
- g) La Resolución de la Autoridad Aeronáutica Civil que declare la pérdida, destrucción o abandono de una aeronave, así como la cesación de actividades y las modificaciones substanciales que se hagan en ellas;
- h) Nombre, domicilio y nacionalidad de las Personas Físicas o los Directores Administradores y Mandatarios de las sociedades propietarias o beneficiarias de un Contrato de Utilización de Aeronaves Paraguayas;
- i) En general, cualquier Acto o Hecho Jurídico que modifique la situación jurídica de una aeronave y otros que disponga la Autoridad Aeronáutica Civil”

Artículo 14 “En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

- a) Las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico paraguayo, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros;
- b) Las escrituras de constitución de sociedades comerciales, los Estatutos Sociales de empresas propietarias de aeronaves paraguayas, las modificaciones de dichos instrumentos, así como el nombre y domicilio de su representación legal;
- c) Los permisos de operaciones, certificados de Explotador y los Certificados de Operador otorgados por la Autoridad Aeronáutica Civil para Explotación de Servicios de Transporte y Trabajos Aéreos en el país;
- d) Las autorizaciones para la instalación y funcionamiento de industrias aeronáuticas y talleres del ramo;
- e) Las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aeromodelismo y otras asociaciones civiles de carácter aeronáutico; f) Las Resoluciones de la Autoridad Aeronáutica Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de Aeródromos o Aeropuertos Públicos o Privados;

- g) Las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica; y,
- h) Los demás documentos de trascendencia Administrativa cuya inscripción exijan los Reglamentos”.

Requisitos para la Inscripción

El Código Aeronáutico en su artículo 22 manifiesta que: “La adquisición y transferencia de dominio de las aeronaves deberán formalizarse por Escritura Pública e inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional. El adquirente queda Obligado a la inscripción del título de transferencia en el Registro Aeronáutico Nacional, caso contrario será personalmente Responsable de los Daños y Perjuicios que pueda irrogar el uso de la aeronave”;

El artículo 23: “Todo título relativo a la adquisición de aeronaves en el extranjero, previo a su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional, deberá traducirse, legalizarse y protocolizarse en el Paraguay”;

El artículo 24: “Las Escrituras Públicas de transferencia de dominio de aeronaves o de constitución de Hipoteca sobre ellas deberán especificar los números y signos distintivos de las mismas, la marca y número de fabricación, la constructora y su nacionalidad, la fecha de la construcción y las demás características que precisen su identificación. No se otorgarán dichas escrituras sin que se agregue a los protocolos una certificación expedida por el Registro Aeronáutico Nacional en la que conste las condiciones de dominio y gravámenes de las aeronaves o la ausencia de interdicciones que pesen sobre los otorgantes”.

El artículo 20 del C.A.P. manifiesta: “Podrá concederse la matrícula paraguaya a las aeronaves:

- a) de propiedad de Personas Físicas de Nacionalidad Paraguaya o Extranjera, con domicilio en el territorio nacional; y,
- b) de Propiedad de Personas Jurídicas constituidas en el país y con domicilio principal en el Paraguay, o las arrendadas por una Empresa Paraguaya o por Personas Físicas de nacionalidad paraguaya o extranjera, con domicilio en territorio nacional, conforme a la legislación pertinente. Las Personas Jurídicas extranjeras que se domicilien en territorio nacional conforme a las Leyes Civiles, podrán ser Propietarias o Arrendatarias de aeronaves con matrícula paraguaya” Como puede observarse en el último caso, cuando se trate de sociedad de capitales, la exigencia legal se hace más estricta, alterando el principio del domicilio seguido en los casos anteriores, para combinarlo con el requisito de la nacionalidad. Las aeronaves extranjeras no podrán inscribirse en el R.A.N., sin previa constancia de cancelación de la matrícula anterior; artículo 16 “La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, produce la cancelación automática de toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los Actos Jurídicos celebrados con anterioridad”

El artículo 17 “La matrícula paraguaya de una aeronave se cancelará:

- a) cuando la aeronave fuese matriculada en otro país;
- b) a solicitud del Propietario;
- c) cuando el Propietario de la aeronave deje de reunir las condiciones exigidas en este Código;
- d) cuando sea exportada definitivamente;
- e) cuando la Autoridad Aeronáutica Civil la declare perdida, inutilizada o abandonada; y,
- f) en cumplimiento de mandato judicial”

Valor Jurídico de la Inscripción

Deben figurar en el Registro todos los Derechos y preferencias sobre aeronaves cuya nómina es:

- Dominio (inclusive imperfecto);
- Condominio,
- Derechos del Explotador,
- Hipoteca, Privilegios y Embargos.

Así como todo acto que pudiere incidir en la situación jurídica de la aeronave.

Constancia de la Inscripción Contenido del Documento

El artículo 12 manifiesta "Todo acto tendrá efecto contra terceros desde el momento de su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional".

En conclusión podemos manifestar que el Registro desde el punto de vista del Derecho Público, tiene incidencia directa en la cuestión fundamental de la nacionalidad de las aeronaves. Y en el ámbito privado es fundamental por sus efectos frente a terceros y por las consecuencias que constan en materia de Responsabilidad Civil.

REGISTRO AERONÁUTICO SUPRANACIONAL

En este registro, se plantea el ámbito de aplicación del Convenio que abarcará los contratos de compra y venta con reserva de dominio, los contratos de garantías internacionales, los contratos de arrendamientos y los contratos de compra y venta con garantías internacionales, actuales o futuras y prevé las secciones de estos derechos entre las partes

Contrato de utilización de Aeronaves

Unidad VI

Locación de Aeronaves

Concepto

Existe contrato de locación de aeronave cuando una de las partes (locador) se obliga a conceder a la otra (locatario), mediante un precio en dinero (alquiler) y por un tiempo determinado, el uso y goce de una aeronave específicamente individualizada, con o sin tripulación, transfiriéndole su tenencia.

Caracteres

- Consensual
- Formal
- De tracto
- sucesivo
- Bilateral
- Oneroso
- Temporario

Efectos

1. El locador transfiere la tenencia de la aeronave al locatario
2. El locador transfiere la calidad de explotador al locatario

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

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

Forma y publicidad

- El contrato de locación de aeronave debe ser por escrito, e inscribirse en el RAN

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

• Falta de inscripción, efectos:

1) Impide la transferencia del carácter de explotador al locatario

2) En consecuencia, el locador no podrá liberarse de las obligaciones contraídas por el locatario (en su carácter de “supuesto” explotador. Por lo tanto, ambos serán solidariamente responsables por todo daño o infracción producida por la aeronave

Modalidades de la locación

Locación de la aeronave a “casco desnudo”

Obligaciones a cargo del locador

Locación de aeronave “equipada y tripulada”

Obligaciones a cargo del locatario

Obligaciones de las partes

Fletamento

Concepto

“Hay contrato de fletamento cuando una parte, fletante, que conserva su carácter de explotador, se obliga a realizar con una aeronave una determinada, al menos genéricamente, una o más operaciones aéreas, específicamente fijadas, o referidas a un periodo de tiempo, y la otra parte, el fletador, se compromete a abonarle por ellas un precio en dinero”

Caracteres

- Consensual
- Formal
- De tracto
- sucesivo
- Bilateral
- Oneroso
- Conmutativo

Naturaleza Jurídica

Posiciones

enfrentadas

1. Locación de aeronave

2. Locación de obra

Modalidad del Fletamento

Fletamento a viaje

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

Fletamento a tiempo

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

Efectos

- a. El fletante pone a disposición del fletador la capacidad de la aeronave
- b. El fletante realiza las operaciones pactadas, al servicio del fletador Obligaciones a cargo del fletante Obligaciones a cargo del fletador Obligaciones de las partes

- La obligación principal del fletante es poner a disposición del fletador la capacidad de una aeronave, con la finalidad de llevar a cabo las operaciones pactadas
- En consecuencia, debe cumplir con la realización de las operaciones pactadas, bajo las modalidades convenidas
- Debe tener la aeronave en buenas condiciones de aeronavegabilidad, equipada y tripulada, y contar con los certificados correspondientes
- Debe reembolsar al fletador todo lo que se haya pagado por perjuicios ocasionados por defectos de la aeronave
- Debe hacerse a cargo de los gastos de combustibles necesarios para llevar a cabo las operaciones
- El fletador debe pagar el precio fijado. Puede ceder (total o parcialmente) sus derechos, o subfletar la aeronave, salvo que exista pacto en contrario Intercambio de Aeronaves

Concepto

“El intercambio es un contrato complejo en que dos o mas explotadores de aeronaves se ceden

recíprocamente el derecho de utilizar sus respectivas máquinas en el cumplimiento de las operaciones fijadas de común acuerdo”

Ventajas Desventajas

- Mayor rapidez en los viajes
- Elimina los problemas que surgen de los trasbordos
- Racionaliza los gastos que las empresas deben invertir en la flota, ya que una empresa puede utilizar la aeronave de otra empresa, con su personal
- Permite a las empresas aéreas solucionar problemas tales como el aumento del tráfico aéreo en determinadas épocas
- Permite solucionar casos de emergencia en que una empresa necesita aeronaves y no cuenta con las necesarias
- Puede generar conflictos jurídicos entre transportadores, por afectar normas que regulan la correcta prestación de esos servicios
- Puede complicar, en el plano internacional, la aplicación de preceptos referidos a la nacionalidad y matrícula de las aeronaves

Locaciones recíprocas:

Contrato por escrito_inscripción en el RAN

Caracteres

- Consensual
- Complejo
- Formal
- Bilateral
- Oneroso
- Conmutativo
- Forma y
- publicidad

Fletamentos recíprocos:

Contrato por escrito

Naturaleza jurídica

Locaciones recíprocas: locación de cosas Fletamentos recíprocos: locación de obra

Charter Aeronáutico Concepto

“Vuelos en que la capacidad completa de una aeronave es arrendada por una sola persona (individuo, empresa, sociedad o institución) para su traslado o el de su personal o mercancías, siempre que no haya cesión parcial de ese espacio”

El concepto varía:

Derecho Anglosajón (Common Law)

Derecho Civil (Sistema continental)