

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: LEY

Número: 21

Referencia:

Año: 2003

Fecha(dd-mm-aaaa): 29-01-2003

Título: QUE REGULA LA AVIACION CIVIL, SUBROGA EL DECRETO LEY 19 DE 1963 Y DICTA OTRAS DISPOSICIONES

Dictada por: ASAMBLEA LEGISLATIVA

Gaceta Oficial: 24731

Publicada el: 31-01-2003

Rama del Derecho: DER. AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

Palabras Claves: Aviación, Aeronáutica Civil

Páginas: 59

Tamaño en Mb: 2.212

Rollo: 526

Posición: 1353

En virtud del párrafo anterior, le corresponderá a la Autoridad de la Región Interoceánica, en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente, mediante resolución administrativa de esta última, redefinir los linderos de este parque.

Artículo 15. La presente Ley es de orden público y de interés social y modifica el artículo 1 de la Ley 30 de 30 de diciembre de 1992, modificado por la Ley 29 de 23 de junio de 1995, así como el artículo Primero del Decreto 13 de 27 de mayo de 1980 y deroga cualquier disposición que le sea contraria.

Artículo 16. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aprobada en tercer debate, en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los 17 días del mes de diciembre del año dos mil dos.

El Presidente,

CARLOS R. ALVARADO A.

El Secretario General,

JOSE GOMEZ NUÑEZ

ORGANO EJECUTIVO NACIONAL.- PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.- PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA, 29 DE ENERO DE 2003.

MIREYA MOSCOSO
Presidenta de la República

NORBERTO DELGADO DURAN
Ministro de Economía y Finanzas

LEY Nº 21
(De 29 de enero de 2003)

**Que regula la Aviación Civil, subroga el Decreto Ley 19 de 1963
y dicta otras disposiciones**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

DECRETA:

Título I

Principios Generales

Capítulo I

Definiciones y Aplicabilidad

Artículo 1. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, los siguientes términos se entenderán así:

1. *Acuerdos internacionales.* En general, todo tratado, acuerdo, convenio o compromiso internacional suscrito por Panamá, conforme a las estipulaciones constitucionales y legales, inclusive los acuerdos multilaterales o bilaterales adoptados en forma de actas administrativas o acuerdos simplificados, en cuya observancia se encuentra comprometida la Autoridad Aeronáutica Civil.
2. *Autoridad Aeronáutica Civil.* Entidad del Estado a que se refieren las leyes específicas que se promulguen sobre la materia, o la que en el futuro asuma las funciones descritas en aquellas.
3. *Convenio de Chicago.* Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el día 7 de diciembre de 1944 y aprobado por Panamá mediante Ley 52 de 30 de noviembre de 1959.
4. *OACI.* Organización de Aviación Civil Internacional. Agencia especializada de las Naciones Unidas, creada mediante el Convenio de Chicago.
5. *Reglamentos.* Es el Reglamento de Aviación Civil de la República de Panamá. Cuerpo normativo que contiene las normas técnicas expedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante el cual, además de otras materias, se da cumplimiento al artículo 37 del Convenio de Chicago, al incorporar a la reglamentación nacional las normas y métodos internacionales recomendados, contenidos en los Anexos a dicho Convenio.

Artículo 2. Campo de aplicación. La presente Ley rige la aviación civil dentro del territorio panameño, entendida esta como el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Artículo 3. Soberanía. La República de Panamá tiene soberanía completa y exclusiva en todo el espacio aéreo situado sobre su territorio, tal como este se describe en la Constitución Política.

Artículo 4. Jurisdicción. El Estado panameño ejerce jurisdicción en el espacio aéreo sobre el territorio nacional, conforme a la Constitución y las leyes de la República, los decretos, Reglamentos y los acuerdos internacionales de aviación civil ratificados.

Toda aeronave que se encuentre en el territorio o espacio aéreo nacional, así como su tripulación, los pasajeros y la carga, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades panameñas.

Artículo 5. Competencia. Sin perjuicio de lo que establezcan o puedan establecer los acuerdos internacionales suscritos por Panamá, quedan sometidos a las leyes panameñas los hechos o actos ocurridos a bordo de las aeronaves panameñas o extranjeras dentro del territorio panameño, o a bordo de aeronaves panameñas situadas en espacios no sometidos a la jurisdicción de otro Estado.

Se aplicará igualmente la ley panameña a los casos contemplados en el artículo 3 del Convenio de Tokio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado el 14 de septiembre de 1963; en el artículo 4 del Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 16 de diciembre de 1970; en el artículo 5 del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil de 23 de septiembre de 1971; y en el Artículo III del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, adoptados por la República de Panamá.

Artículo 6. Sometimiento a las autoridades. Toda aeronave que se encuentre en el territorio o en el espacio aéreo nacional, así como su tripulación, los pasajeros y la carga, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades panameñas.

Artículo 7. Fuentes supletorias. Cuando una determinada materia no se encuentre específicamente regulada en la presente Ley, se acudirá sucesivamente a los principios del Derecho Aeronáutico, del Derecho Marítimo y del Derecho Común.

Artículo 8. Aeronaves civiles y de Estado. La presente Ley se aplica a las aeronaves civiles, mas no a las de Estado, entendidas estas últimas como las utilizadas en servicios de naturaleza militar, de aduanas o de policía. Sin embargo, los Reglamentos establecerán aquellas normas

técnicas a las que quedarán sometidas también las aeronaves de Estado tendientes a que, por razones de seguridad, haya una adecuada coordinación de operaciones entre unas y otras.

Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías nacionales, en la zona de control de tránsito o en los aeródromos civiles, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta Ley y sus Reglamentos.

Artículo 9. Libertad de navegación. La navegación aérea es libre en todo el territorio panameño, sin perjuicio de las limitaciones establecidas en la presente Ley, o en las leyes que las adicionen o reformen, o en los Reglamentos.

Artículo 10. Restricciones. En consideración de lo previsto en los acuerdos internacionales, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá, por razones de interés o seguridad pública, restringir, prohibir o condicionar los vuelos sobre ciertas zonas, los vuelos de determinadas aeronaves o el transporte de determinadas cosas.

Artículo 11. Autorización. Las construcciones de infraestructura o las operaciones de las aeronaves, que puedan llegar a afectar el medio ambiente, deberán ser materia de autorización emitida por la Autoridad Nacional del Ambiente y la Autoridad Aeronáutica Civil, que se pronunciarán sobre cada caso.

Capítulo II

Regulación y Administración de la Aeronáutica Civil

Artículo 12. Estructura, organización y funciones. La Autoridad Aeronáutica Civil tendrá la estructura, organización, funciones y régimen administrativo y financiero que le fijen las leyes que se promulguen sobre la materia, sin contradicción de las disposiciones de la presente Ley.

Título II

Las Aeronaves

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 13. Definición. Se entiende por aeronave toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra.

Artículo 14. Requisitos técnicos. La Autoridad Aeronáutica Civil establecerá los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves y dictará las normas para su operación y mantenimiento.

Artículo 15. Operador. Se entiende por operador de aeronave toda persona natural o jurídica, organismo, entidad o empresa que explota una aeronave, que responde por su operación y que figura, inscrita como tal, en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 16. Naturaleza jurídica. Las aeronaves, aunque son muebles por su naturaleza, constituyen una clase particular de bienes muebles sujetos a registro.

Artículo 17. Tránsito. Ninguna aeronave podrá transitar en el espacio aéreo panameño, a menos que cuente con una matrícula válidamente expedida y el correspondiente certificado de aeronavegabilidad vigente. Los documentos que acrediten tales circunstancias, deberán siempre encontrarse a bordo de la aeronave en cuestión.

Artículo 18. Reglamentos. Los Reglamentos determinarán los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves según su clasificación, las normas de aeronavegabilidad, de operación y de mantenimiento de estas, así como los demás documentos que deben portar a bordo. Igualmente dispondrán sobre las marcas de nacionalidad y matrícula que deben ostentar.

Capítulo II

Nacionalidad y Matrícula

Artículo 19. Aeronaves nacionales y extranjeras. Son aeronaves panameñas las matriculadas e inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional, y extranjeras las que no se encuentren matriculadas e inscritas en dicho Registro.

Artículo 20. Matrícula panameña. Se entiende por matrícula panameña, el acto administrativo mediante el cual la Autoridad Aeronáutica Civil confiere la nacionalidad panameña a una aeronave, y consiste en su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional. El otorgamiento y cancelación de las matrículas que se otorguen a aeronaves panameñas, así como las marcas respectivas, serán solicitadas por su propietario o el explotador debidamente autorizado, por medio de abogado y con arreglo a las formalidades que establezcan los Reglamentos.

Artículo 21. Matrícula no nacional. Las disposiciones del presente Capítulo se entenderán sin perjuicio de lo que dispongan o puedan disponer los acuerdos internacionales que constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación, de los que trata el artículo 77 del Convenio de Chicago.

Artículo 22. Transferencia de obligaciones correspondientes al Estado de matrícula. En el caso de celebración de contratos de utilización de aeronaves, la Autoridad Aeronáutica Civil queda facultada para transferir o aceptar, según sea el caso, todas o cualesquiera de las responsabilidades que competen al Estado de matrícula, con arreglo a los artículos 22, 30, 31 y 32 a) del Convenio de Chicago, así como para registrar la transferencia ante el Consejo de la OACI y hacerla pública, según lo dispuesto por el artículo 83 bis de dicho Convenio.

Artículo 23. Certificado de matrícula. Un certificado de matrícula, conforme al modelo establecido por los Reglamentos, será otorgado al propietario u operador de la aeronave y deberá llevarse siempre en un lugar visible en ella.

Artículo 24. Cancelación de matrícula. Procederá la cancelación de la matrícula panameña por solicitud del propietario o de quien este autorice, por orden judicial o de oficio, en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Aeronáutica Civil conceda autorización para su matrícula en otro Estado, lo que procederá siempre que se encuentre libre de limitaciones y gravámenes o con el consentimiento de los acreedores registrados;
2. Cuando se requiera ponerla definitivamente fuera de servicio;
3. Cuando la aeronave fuere totalmente destruida conforme a la ley;
4. Si se comprobare que previamente al Registro en Panamá, estaba inscrita en otro Estado;

5. En los demás casos previstos en los Reglamentos.

La nacionalidad panameña de la aeronave se pierde por la cancelación de la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 25. Marcas de nacionalidad y de matrícula. La marca de nacionalidad para las aeronaves civiles panameñas será HP; la marca de matrícula consistirá en un grupo de números o letras, o combinación de ambos, agregados a la marca de nacionalidad, que podrá ser seguida del código asignado de acuerdo con lo que establezca el Reglamento respectivo, emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil; además, deberá llevar visible la bandera de Panamá.

Artículo 26. Documentos a bordo. Toda aeronave en vuelo deberá llevar a bordo los siguientes documentos:

1. Certificado de matrícula;
2. Certificado de aeronavegabilidad;
3. Certificado de homologación de ruido;
4. Libro de a bordo;
5. Manual de vuelo;
6. Licencia de radio;
7. Cualquier otro documento requerido por los Reglamentos.

Capítulo III

Aeronavegabilidad

Artículo 27. Aeronavegabilidad. La Autoridad Aeronáutica Civil deberá adoptar las normas de aeronavegabilidad, con fundamento en las provisiones de los Anexos al Convenio de Chicago, en particular, sobre el otorgamiento, enmienda, cancelación o convalidación de los certificados de aeronavegabilidad, de las licencias técnicas, así como las disposiciones necesarias para hacer cumplir tales preceptos. Igualmente, la Autoridad Aeronáutica Civil desarrollará las labores de inspección, certificación y supervisión, según los procedimientos sugeridos por los organismos internacionales competentes y los reglamentos correspondientes.

Cuando la aeronave no reúna los requisitos necesarios, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá suspender o cancelar el certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 28. Convalidación. Procederá la convalidación de certificados de aeronavegabilidad expedidos por otros Estados, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o validaron, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en la República de Panamá.

Capítulo IV

Registro Aeronáutico Nacional

Artículo 29. Naturaleza administrativa. El Registro Aeronáutico Nacional será una dependencia de la Autoridad Aeronáutica Civil, regida por los principios registrales de publicidad y seguridad jurídica, en donde se lleven los libros y se inscriban todas las licencias concedidas al personal aeronáutico, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de operación y explotación, certificados de matrícula y otros contratos técnicos, así como los demás actos que prescriban la presente Ley y sus Reglamentos.

Artículo 30. Actos y contratos sobre aeronaves. Los actos y contratos relativos a enajenación, traspasos y gravámenes sobre aeronaves, deberán constar en escritura pública, que deberá ser registrada en el Registro Público. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, tales actos tendrán plena validez en Panamá, luego de surtido el trámite de autenticación documental correspondiente y se hayan inscrito en el Registro Público.

Artículo 31. Actos y contratos celebrados en el extranjero. Los actos y contratos válidamente celebrados en el extranjero con arreglo a las normas locales, relativos a aeronaves extranjeras, tendrán plena validez en Panamá, siempre que se inscriban de conformidad con la presente Ley.

Artículo 32. Registro Público. En el Registro Público existirá una Sección que se denominará Sección Aeronáutica, en la cual se inscribirán:

1. Los títulos por los cuales se constituyen, adquieren, transmiten, modifican, gravan o extinguen el dominio y demás derechos reales, sobre las aeronaves civiles panameñas;
2. Los contratos de arrendamiento y fletamento;
3. Los secuestros, embargos, sentencias, autos o cualesquiera otras resoluciones judiciales o administrativas que afecten el título o dominio de las aeronaves.

Artículo 33. Falta de inscripción. Los documentos a que se refiere el artículo anterior no afectarán a terceros, sino desde la fecha de su presentación para su inscripción en la Sección Aeronáutica del Registro Público.

Artículo 34. Derechos de inscripción. Las inscripciones que se realicen en el Registro Aeronáutico Nacional, estarán sujetas al pago de los derechos que prescriban los Reglamentos.

Capítulo V

Derechos sobre Aeronaves

Artículo 35. Derecho real de hipoteca. Las aeronaves panameñas pueden gravarse mediante hipoteca, siempre que la escritura respectiva sea inscrita en el Registro Público y contenga las características y signos necesarios para su cabal identificación. Tal garantía puede comprender el todo o solamente partes de la aeronave en cuestión.

Artículo 36. Secuestro y embargo de aeronaves. El embargo de una aeronave debe ser anotado en el Registro Público. Si el secuestro correspondiente recae sobre aeronave destinada al servicio público, no podrá tener efecto, hasta tanto quede ejecutoriado el auto que ordene llevar adelante la ejecución.

Artículo 37. Obligaciones del deudor. El deudor no podrá separar de la aeronave hipotecada aquellas partes a que se extienda el gravamen, sin permiso del acreedor, salvo que se trate de operaciones de mantenimiento, como tampoco podrá modificar sus características de construcción o funcionamiento, sin dicho permiso.

Artículo 38. Créditos privilegiados. Son créditos privilegiados sobre las aeronaves, sobre su precio o sobre la suma por la cual estuvieren aseguradas, en el orden en que se enumeran, los siguientes:

1. Los impuestos nacionales que graven la aeronave;
2. La hipoteca constituida sobre la aeronave;
3. Los salarios y prestaciones sociales debidos a las tripulaciones;

4. Las sumas debidas al sector del transporte aéreo, por razón de las operaciones de la aeronave en cuestión, por el último viaje.

Los demás créditos se atenderán con arreglo al Derecho Común.

Título III

Servicios de la Navegación Aérea

Artículo 39. Servicios de la navegación aérea. Son servicios de la navegación aérea los de control de tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, los meteorológicos, los de balizamientos, los de búsqueda y salvamento, la información aeronáutica y cualquier otro que sea necesario para garantizar la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea.

Artículo 40. Meteorología. El Servicio Nacional Meteorológico trabajará en coordinación con la Autoridad Aeronáutica Civil, con el objeto de ligar este servicio con la red meteorológica aeronáutica.

Artículo 41. Coordinación. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil coordinar y colaborar, con los medios de que disponga, en las labores de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de las aeronaves, sus tripulaciones y los pasajeros, que se encuentren perdidos, en peligro o accidentados, en territorio panameño.

Artículo 42. Búsqueda y salvamento. La Autoridad Aeronáutica Civil creará, en los lugares que estime convenientes, centros y subcentros de búsqueda y salvamento.

Las operaciones de búsqueda y salvamento, ya sean de carácter privado u oficial, serán realizadas bajo la dirección y control de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Todo aquel que por imprudencia, impericia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias motivase una movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá por los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun cuando el socorro no hubiese sido solicitado y sin perjuicio de la responsabilidad penal consiguiente.

Parágrafo. Las operaciones señaladas en este artículo se adelantarán con arreglo al Reglamento, el cual se expedirá con fundamento, en particular, en las disposiciones del Anexo 12 al Convenio de Chicago.

Título IV

Personal Técnico Aeronáutico

Artículo 43. Definición. Se entiende por personal técnico aeronáutico todos los titulares de licencias técnicas expedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil, habilitados para desempeñar funciones relativas a la navegación aérea, así como a la operación de aeronaves y aeropuertos.

Se entiende por tripulación técnica de vuelo al comandante de la aeronave, al copiloto y al ingeniero de vuelo.

Artículo 44. Principio general. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante la expedición de los Reglamentos respectivos, la determinación de las funciones que debe cumplir el personal técnico aeronáutico, las condiciones y requisitos para su ejercicio, así como la expedición de las licencias correspondientes.

Artículo 45. Licencias. Ninguna persona puede ejercer funciones adscritas al personal técnico aeronáutico, a menos que sea titular de la licencia que lo habilite para ello, expedida con arreglo a los Reglamentos.

El ejercicio de funciones de la tripulación técnica es privativo de ciudadanos panameños; sin embargo, si se comprueba su falta, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar, mediante resolución motivada, la contratación temporal de personal extranjero, previa demostración de la necesidad debidamente justificada.

Parágrafo. La Autoridad Aeronáutica Civil expedirá el Reglamento de Licencias, con fundamento, en particular, en las normas contenidas en el Anexo 1 al Convenio de Chicago.

Artículo 46. Convalidación. Con la condición de que se cumpla con la totalidad de los requisitos establecidos en los Reglamentos, la Autoridad Aeronáutica Civil reconocerá los certificados de aptitud y las licencias expedidas por autoridades competentes extranjeras, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido, sean iguales o superiores a los contenidos en los Reglamentos de Panamá y siempre que en dichos países se reconozcan y convaliden las licencias expedidas por la República de Panamá.

Artículo 47. Registro. Los titulares de licencias expedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil, o por autoridades extranjeras debidamente convalidadas, deberán inscribirlas en el Registro Aeronáutico Nacional, de conformidad con los Reglamentos.

Artículo 48. Tripulación. La tripulación de una aeronave está constituida por el personal técnico aeronáutico, cuyas funciones consisten, en general, en prestar servicios a bordo, sea en relación con la conducción propiamente dicha de la aeronave, o con la atención de pasajeros y carga, todo ello con arreglo a lo que dispongan los Reglamentos para cada función.

Artículo 49. Responsabilidad del comandante. El comandante de la aeronave será el piloto al mando, a quien corresponde la responsabilidad de su seguridad y operación y a cuya autoridad quedan sometidos tanto los demás miembros de la tripulación, como los pasajeros durante el vuelo.

Artículo 50. Funciones del comandante. Corresponde al comandante el cumplimiento de las funciones técnicas propias de su cargo, contenidas en los Reglamentos; así como de las instrucciones del explotador, en cuanto sean compatibles con las primeras.

Artículo 51. Atribuciones especiales. En caso de que el comandante tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer a bordo un acto violatorio de la ley penal, o que pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes a bordo, o el buen orden o la disciplina, se encuentra facultado para adoptar, respecto a dicha persona, las medidas que considere razonables, tendientes a proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo, el buen orden y la disciplina, así como para entregarla a las autoridades competentes al aterrizar.

Artículo 52. Colaboración de tripulantes y pasajeros. En el caso de que el comandante decida ejercer las atribuciones de que trata el artículo anterior, y con miras a su efectividad, podrá exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar, mas no exigir, la colaboración de los pasajeros.

Título V

Infraestructura

Artículo 53. Infraestructura. Se entiende por infraestructura el conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación y comunicaciones.

Artículo 54. Definiciones. Los siguientes términos se entenderán así:

1. ***Aeródromo.*** Área definida de tierra o agua, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves.
2. ***Aeropuerto.*** Aeródromo en el que existan de modo permanente instalaciones y servicios públicos, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.
3. ***Aeropuerto internacional.*** Es el designado por la Autoridad Aeronáutica Civil y habilitado para el tráfico aéreo internacional, en donde el Estado presta servicios de inmigración, aduana y sanidad.

Artículo 55. Certificado de operación. Ningún aeródromo podrá ser operado en territorio nacional, a menos que cuente con el certificado de operación correspondiente, otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil, en el que figuren las especificaciones y condiciones que prescriban los Reglamentos.

Artículo 56. Clasificación. La clasificación, utilización, características físicas, señales, iluminación y construcción de aeródromos, se determinarán y realizarán conforme lo establezcan los Reglamentos.

Artículo 57. Libertad de utilización. Toda persona tiene acceso a los aeródromos públicos, así como a los servicios que allí se prestan, con la condición de que cumpla con los requisitos y condiciones que fijen los Reglamentos.

Artículo 58. Utilización de aeródromos privados. Los aeródromos privados pueden ser utilizados, en todo caso, por las aeronaves de Estado; en tanto que las demás podrán hacerlo exclusivamente por razones de seguridad, salvo autorización expresa del operador.

Artículo 59. Utilidad pública. Para todos los efectos previstos por las leyes, los aeropuertos se declaran de utilidad pública.

Artículo 60. Seguridad aeroportuaria. La Autoridad Aeronáutica Civil velará y coordinará la seguridad de los aeropuertos, la cual se determinará con arreglo a lo dispuesto en la ley, los Reglamentos y, en particular, según las normas contenidas en el Anexo 17 al Convenio de Chicago.

Artículo 61. Registro. El Registro Aeronáutico panameño de que trata esta Ley, incluirá la inscripción de los aeródromos establecidos y que se establezcan en el país, y contendrá la información que determinen los Reglamentos.

Artículo 62. Tasas aeroportuarias. Los operadores de aeropuertos, cualquiera sea su categoría, podrán recaudar y percibir, en todo o en parte, y por concepto de los servicios que presten, las tasas y los derechos aeronáuticos que fije y autorice la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 63. Superficies de despeje. Se entiende por superficies de despeje las áreas en el espacio, ubicadas sobre la superficie de los aeropuertos y sus inmediaciones, en donde, por disposición de la Autoridad Aeronáutica Civil, las construcciones y plantaciones están limitadas en altura. La Autoridad Aeronáutica Civil determinará, para cada aeropuerto, las superficies de despeje, así como la altura máxima de las construcciones y plantaciones que se ubiquen bajo tales superficies, las cuales no se pueden adelantar ni establecer sin el permiso previo de dicha Autoridad.

Artículo 64. Tolerancia del tránsito. Las personas y los bienes adyacentes a los aeropuertos y aeródromos del país, tolerarán el tránsito de las aeronaves.

Artículo 65. Señalamiento de obstáculos. La Autoridad Aeronáutica Civil queda investida de facultades para exigir a los propietarios de determinadas construcciones que, a su costa, señalen la altura de dichas construcciones, de la manera y con los medios que dicha Autoridad indique, conforme a los Reglamentos.

Artículo 66. Remoción de obstáculos. Constituye obligación de los operadores o explotadores de aeronaves, equipos, vehículos o elementos, mantener libres de obstáculos las áreas de los aeropuertos destinadas a la circulación. En caso de obstrucción, la Autoridad Aeronáutica Civil exigirá al explotador u operador del equipo la remoción inmediata del obstáculo que, de no realizarse, lo hará la Autoridad por cuenta y riesgo de dicho explotador, sin perjuicio de las indemnizaciones y sanciones que puedan tener lugar.

Artículo 67. Control y prestación de los servicios. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil el control de la prestación de los servicios de la Navegación Aérea. En el ejercicio de tal atribución, dictará las providencias que sean necesarias para la mayor seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Artículo 68. Administración, seguridad y facilitación de aeródromos. En los aeropuertos de la República, la autoridad superior en materia de seguridad y operaciones, estará a cargo de un funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Dicho funcionario coordinará con los responsables de migración, aduanas, sanidad y seguridad aeroportuaria, y tendrá autoridad para proponer medidas disciplinarias a los superiores de los empleados de cualesquiera de esas dependencias mientras se encuentren prestando servicio y se afecten la seguridad y operación del aeródromo.

El oficial a cargo del destacamento de policía deberá coordinar y colaborar con el funcionario encargado por la Autoridad Aeronáutica Civil, en cuanto a los servicios de policía en materia de seguridad y operación del aeropuerto.

Artículo 69. Reglamento. La Autoridad Aeronáutica Civil elaborará el Reglamento de Infraestructura con arreglo a las normas pertinentes y, en particular, lo dispuesto por el Anexo 14 al Convenio de Chicago.

Título VI

Servicios Aéreos

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 70. Naturaleza. La organización de los servicios aéreos de Panamá se estructura con fundamento, entre otros factores, en lo siguiente:

1. Los intereses supremos del Estado y del usuario;
2. La equidad y reciprocidad;
3. La satisfacción de los requisitos del comercio interno e internacional en materia de transporte;
4. El fomento del turismo;
5. La creación de empleos;

6. El ingreso de divisas;
7. La contribución al desarrollo nacional;
8. La prestación de servicios a la defensa nacional.

Artículo 71. Principio general. Ninguna persona puede prestar servicios aéreos comerciales, a menos que cuente con los correspondientes certificados de operación y explotación. El titular de tales instrumentos se denomina explotador y mientras tenga la calidad de tal, deberá mantener las condiciones técnicas y administrativas que acreditó al momento de su obtención.

Artículo 72. Clasificación. Los servicios aéreos comerciales pueden ser de transporte público o de trabajos aéreos. En los primeros, se realiza el transporte de personas o cosas, mientras que en los segundos, se realizan todas las demás actividades aéreas comerciales.

Artículo 73. Servicios de transporte aéreo público. Los servicios de transporte aéreo público pueden ser regulares o no regulares, e internacionales o de cabotaje, según las condiciones que para cada uno fije la Autoridad Aeronáutica Civil en los Reglamentos.

Artículo 74. Cabotaje. El tráfico de cabotaje se reserva, en principio, a los transportadores nacionales. Sin embargo, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7 del Convenio de Chicago, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá acordar con otros Estados áreas de cabotaje.

Artículo 75. Certificados de explotación y operación. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil el otorgamiento de los certificados de explotación y operación, para lo cual deberá determinar si el pretendido explotador u operador, posee los medios técnicos y los recursos financieros necesarios para prestar los servicios, para luego fijar las condiciones generales y las especificaciones particulares que el titular debe cumplir, en vista de la seguridad de la operación propuesta. Le corresponde igualmente ejercer la inspección y vigilancia para que tales servicios se presten de manera segura y eficiente.

La Autoridad Aeronáutica Civil podrá expedir certificados de explotación provisional, sujeta a las disposiciones establecidas en los Reglamentos.

Artículo 76. Suspensión o cancelación. Los certificados de explotación y operación pueden ser suspendidos o cancelados en cualquier tiempo por la Autoridad Aeronáutica Civil, en caso de violación de las leyes o Reglamentos o cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones conforme a las cuales le fueron expedidos.

Artículo 77. Transporte público. El transporte aéreo es un servicio público y, como tal, queda sometido al régimen jurídico previsto para tales servicios por la Constitución Política y las leyes.

Artículo 78. Contenido. Los certificados de explotación para prestar servicios de transporte aéreo se expedirán cuando fueren pertinentes, con indicación precisa sobre las rutas que van a ser servidas, los equipos que se van a utilizar, la capacidad ofrecida, las frecuencias y las demás condiciones que señalen los Reglamentos.

Artículo 79. Transportadores panameños. Los certificados de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo en Panamá, quedan reservados para nacionales con base de operaciones en Panamá. Si se trata de personas jurídicas, quien pretenda obtener tales certificados deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica Civil que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se halla en manos de nacionales, entre otros medios, con la prueba de que el cincuenta y uno por ciento (51%) del capital suscrito y pagado de la sociedad se encuentra representado en acciones nominativas a nombre de panameños. En el transporte doméstico, dicho porcentaje se fija en un mínimo de sesenta por ciento (60%). Los titulares de los certificados deberán conservar tales porcentajes durante todo el tiempo de su vigencia.

Artículo 80. Condiciones y término. La Autoridad Aeronáutica Civil, en la autorización correspondiente, establecerá las condiciones y el término por el cual será utilizada la aeronave objeto de arrendamiento con tripulación.

Artículo 81. Registro. Los certificados de explotación y de operación deberán ser inscritos por sus titulares en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 82. Intransferibilidad. Los certificados de explotación y los de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título, por ser los derechos de tráfico propiedad del Estado.

Artículo 83. Transporte aéreo internacional. Los explotadores nacionales tendrán acceso al transporte aéreo internacional con arreglo a los acuerdos internacionales con los demás Estados y en la medida en que ofrezcan garantías suficientes de capacidad administrativa, técnica y financiera para prestar tales servicios.

A falta de convenios o acuerdos internacionales, el acceso se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y de acuerdo con lo establecido en el artículo 70 de la presente Ley.

La Autoridad Aeronáutica Civil no concederá derechos aerocomerciales a empresas extranjeras si no está garantizada la debida reciprocidad por parte del gobierno respectivo.

Artículo 84. Explotadores extranjeros. Los explotadores extranjeros tendrán acceso a derechos de tráfico otorgados por Panamá, según lo dispongan los acuerdos internacionales o, en su defecto, con fundamento en el principio de la reciprocidad.

Artículo 85. Acuerdos de colaboración. Quedan sujetos a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica Civil, los acuerdos de colaboración e integración operativa o comercial que celebren empresas panameñas entre sí o con empresas extranjeras.

Artículo 86. Garantías. Para obtener un certificado de explotación o de operaciones, la Autoridad Aeronáutica Civil, según lo prescriba el Reglamento, podrá requerir, en el caso de empresas extranjeras, una garantía que adecuada y efectivamente garantice las acreencias para con la Autoridad Aeronáutica Civil, la cual se extenderá por el término que determine dicha autoridad.

Esta garantía podrá ser hasta el treinta por ciento (30%) de la facturación estimada en concepto de pago de tasas, tarifas, derechos y ventas fijadas por la Autoridad Aeronáutica Civil, correspondiente a dos meses de operaciones de la empresa o de otras similares.

Artículo 87. Exención de impuestos. Las empresas que mediante certificados de explotación se dediquen al servicio de transporte aéreo público o de trabajo aéreo, quedarán exentas, por todo el tiempo de vigencia, del permiso de explotación de los impuestos de importación y derechos consulares de:

1. Las aeronaves para ser operadas por compañías nacionales de aviación;
2. Los equipos de radiotelegrafía, los faros de radio y otros aparatos que, a juicio del Órgano Ejecutivo, sean de ayuda a la navegación aérea;
3. El equipo especializado para servicio exclusivo de las aeronaves, equipo para aeródromos, embarcaderos, hangares y talleres de reparación;
4. Las piezas de repuesto y motores supletorios de las aeronaves;

5. El combustible y lubricante que traigan consigo o que obtengan en el país las aeronaves para su uso en el vuelo hacia el punto de destino.

Parágrafo. Los impuestos, derechos, contribuciones, honorarios, tasas y servicios no mencionados en este artículo son obligatorios para dichas empresas, conforme a las disposiciones legales vigentes.

El Reglamento contendrá la clasificación de los servicios aéreos, de los explotadores y de las rutas; igualmente, señalará las condiciones técnicas y de seguridad operacional que se deben cumplir para obtener los certificados, su vigencia, así como los procedimientos administrativos que deben seguirse en orden a su obtención.

Capítulo II

Contratos de Utilización de Aeronaves

Artículo 88. Disponibilidad de equipos. Los titulares de certificados de explotación y de operación podrán ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica Civil, para operar mediante aeronaves de las que no son propietarios, según modalidades contractuales que, entre otras, se describen en la presente Ley.

Artículo 89. Contrato de arrendamiento. Habrá contrato de arrendamiento cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario, por determinado tiempo y por remuneración determinada, el uso y goce de una aeronave, con o sin la tripulación, en el entendimiento de que la entrega de la aeronave implica la transferencia al arrendatario de la calidad de explotador de ella.

Artículo 90. Contrato de fletamento. Habrá contrato de fletamento cuando el fletante pone a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave, mediante un precio cierto, para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, conservando el fletante el control sobre la tripulación, la conducción técnica de la aeronave y la calidad de explotador.

Artículo 91. Contrato de intercambio. Por el contrato de intercambio de aeronaves, dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente su calidad de explotadores de aeronaves, con o sin tripulación, en el entendimiento de que si las aeronaves difieren en tipo y características, pueden convenirse las contraprestaciones que las partes estipulen.

Artículo 92. Contrato de arrendamiento financiero. Habrá contrato de arrendamiento financiero cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario la tenencia de una aeronave para su utilización comercial, mediante el pago de un canon, suma que se aplicará al precio de la aeronave para el caso de que el arrendatario ejerza una opción de compra que el arrendador le otorga, en los términos y condiciones que las partes convengan.

Capítulo III

Trabajos Aéreos

Artículo 93. Definición. Se denominan empresas de trabajos aéreos aquellas cuyo objeto social y servicios ofrecidos, consisten en la explotación comercial de aeronaves, distinta a la prestación de servicios de transporte aéreo.

Artículo 94. Operación. La operación de empresas de trabajos aéreos deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Aeronáutica Civil, a menos que los Reglamentos dispongan lo contrario para determinadas actividades.

Las empresas de trabajos aéreos quedan sometidas a los Reglamentos, los cuales contendrán normas técnicas de obligatorio cumplimiento.

Título VII

Establecimientos Educativos

Artículo 95. Establecimientos educativos. Los establecimientos educativos son aquellos en donde se imparte instrucción relativa a materias atinentes a las actividades aéreas civiles, cuyo conocimiento figure como requisito previo para la obtención de cualquiera de las licencias de que trata el Título IV de la presente Ley. Estos establecimientos deberán contar con un certificado de operación otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de los permisos que deban obtener de parte de otras entidades del Estado. Dicha Autoridad no reconocerá como válidos los certificados de estudio que se expidan en incumplimiento de lo aquí dispuesto.

Artículo 96. Principio general. La instrucción aeronáutica en Panamá estará primordialmente a cargo de establecimientos educativos y centros de adiestramiento, que se organizarán y funcionarán de acuerdo con la presente Ley y los Reglamentos.

La Autoridad Aeronáutica Civil tendrá a su cargo la supervisión de los establecimientos educativos en donde se imparte instrucción aeronáutica. Los certificados de operación otorgados a dichos establecimientos podrán ser suspendidos o cancelados, de conformidad con el Reglamento, si se comprueban irregularidades o deficiencias académicas o curriculares en la enseñanza, o en la expedición de títulos de idoneidad.

Artículo 97. Personal docente. Los instructores de materias técnicas deberán ser titulares de las licencias respectivas.

Título VIII

Aeroclubes

Artículo 98. Aeroclubes. Los clubes aéreos se constituirán como asociaciones civiles, con miras a la promoción de la aviación mediante el abaratamiento de los costos de vuelo para sus miembros y el intercambio de informaciones y conocimientos técnicos, así como para la prestación de servicios de auxilio en determinadas emergencias.

Si posteriormente a la autorización se encontrara que el funcionamiento de cualquier club aéreo o sus operaciones perjudican la seguridad de las aeronaves o violan la ley o los reglamentos respectivos, la Autoridad Aeronáutica Civil recomendará que se revoque dicha personería.

La Autoridad Aeronáutica Civil fomentará la formación de clubes aéreos, suministrará la asistencia técnica y la guía que estime conveniente a los intereses públicos y a la seguridad de la navegación aérea, y controlará sus actividades aéreas y técnicas.

Título IX

Talleres de Mantenimiento e Industria Aeronáutica

Artículo 99. Talleres de mantenimiento y servicios de escala. Los establecimientos en donde se realicen labores de reparación y mantenimiento de aeronaves, motores, componentes y

equipos, así como servicios de escala, deberán someter a la consideración y aprobación de la Autoridad Aeronáutica Civil la descripción y los programas de los servicios que prestan. No serán válidas las certificaciones que expidan sin el cumplimiento de dicho requisito.

Artículo 100. Convalidación. La Autoridad Aeronáutica Civil podrá convalidar estaciones de talleres extranjeros, en cuyo caso el interesado debe suministrarle toda la información técnica de que disponga, junto con una copia auténtica de las autorizaciones con que cuente, expedidas por la autoridad competente del país del domicilio de dicho fabricante.

Artículo 101. Delegación. Se entenderá que al expedir certificaciones, el taller que lo haga actúa como delegatario de la autoridad pública y, por tanto, sujeto a las responsabilidades inherentes a su condición de tal.

Artículo 102. Industria aeronáutica. La industria aeronáutica establecida en Panamá, que es el conjunto de establecimientos que fabrican o ensamblan aeronaves, equipos, partes, repuestos y componentes en general, requerirá de licencia de la Autoridad Aeronáutica Civil, en la medida en que en su actividad quede comprometida la seguridad de vuelo, según lo prescriban los Reglamentos.

Artículo 103. Inspección. Las actividades a que se refiere el presente Título, sea que requieran o no de licencia de funcionamiento, quedan sometidas a la permanente inspección y vigilancia de la Autoridad Aeronáutica Civil, que la ejercerá con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas técnicas.

Los reglamentos que se expidan para las actividades aquí descritas, contendrán los requisitos que se deben cumplir para la obtención de los permisos y licencias de dichas actividades, así como los procedimientos para obtenerlos.

Título X

Investigación de Accidentes de Aviación

Artículo 104. Principio general. Todo accidente o incidente de aviación, independientemente de sus consecuencias, debe ser investigado por la Autoridad Aeronáutica Civil, con arreglo a los Reglamentos que se expidan según las disposiciones contenidas en el Anexo 13 al Convenio de Chicago.

Artículo 105. Objeto. El objeto de la investigación de accidentes o incidentes consiste en la determinación de las causas probables que los produjeron, para adoptar las medidas necesarias que eviten, en lo posible, su repetición.

Artículo 106. Alcance. La investigación a que se refiere el presente Título será de naturaleza eminentemente técnica y se adelantará sin perjuicio de las demás investigaciones que se realicen por parte de otras autoridades, con propósitos distintos al señalado en el artículo precedente, como son las de naturaleza judicial.

Artículo 107. Medidas de protección. La Autoridad Aeronáutica Civil adoptará las medidas necesarias y a su alcance a fin de proteger las pruebas, así como la custodia de la aeronave y su contenido, sin que ello implique que asuma responsabilidad alguna frente al explotador de la aeronave en cuestión, ni ante terceros.

Artículo 108. Información. Toda persona que tome conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de los despojos de una aeronave, deberá comunicarlo al funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil más próximo, por el medio más rápido y en el menor tiempo posible.

Artículo 109. Junta de Investigación. Si el accidente tiene carácter internacional o si es muy grave, su investigación estará a cargo de una Junta de Investigación que será designada por el Director de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Título XI

Contrato de Transporte Aéreo

Capítulo I

Transporte Aéreo de Personas

Artículo 110. Definición. En el contrato de transporte aéreo de personas, se entiende que una persona, llamada transportista, se obliga a transportar a otra, llamada pasajero, de un lugar a otro, mediante una aeronave, a cambio de un precio, y en las condiciones y modalidades que las partes estipulen.

Artículo 111. Disposiciones aplicables. Todo lo relativo al transporte aéreo interno, se ceñirá a las disposiciones de la presente Ley o, en su defecto, a sus principios.

El transporte aéreo internacional se regirá, a falta de tratados, convenios o acuerdos internacionales, por los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 112. Transporte interno y transporte internacional. Para los fines del presente Título, se considera transporte interno todo transporte en el cual el lugar de partida y el lugar de destino están situados dentro del territorio nacional; en este caso, el transporte no perderá su carácter de interno por el hecho de que la aeronave, por causa de fuerza mayor, tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

Se considera transporte internacional todo transporte en el cual, a consecuencia del acuerdo entre las partes, el lugar de partida y el de destino están situados en territorio de dos Estados diferentes, o el lugar de partida y el de destino están situados en el territorio de un mismo Estado, estando previstos uno o más aterrizajes en el territorio de otro Estado.

Artículo 113. Transportes sucesivos. El transporte efectuado por varios transportistas, sucesivamente, se tendrá como una sola operación, cuando las partes así lo hayan considerado, independientemente de que se hayan suscrito uno o varios contratos.

Artículo 114. Documentos de transporte. En el contrato de transporte de pasajeros, se expedirá un documento individual o colectivo que contenga los puntos de origen y destino, instrumento que puede ser sustituido por cualquier otro medio en donde quede tal constancia, en cuyo caso el transportista se obliga a suministrar al pasajero, si este así lo solicita, una declaración que contenga los datos registrados en tal medio. Además, el transportista entregará al pasajero un aviso relativo al régimen de responsabilidad aplicable.

Artículo 115. Talón de equipaje. El transportista deberá entregar al pasajero un talón de identificación del equipaje, por cada bulto de equipaje facturado.

Artículo 116. Incumplimiento. El incumplimiento de los requisitos descritos en los artículos precedentes, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las normas aquí contenidas.

Capítulo II**Transporte Aéreo de Carga**

Artículo 117. Definición. En el contrato de transporte aéreo de carga, se entiende que una persona, llamada transportista, se obliga a transportar cosas, de un lugar a otro, mediante una aeronave, a cambio de un precio y en las condiciones y modalidades que las partes estipulen, donde el que envía la carga se denomina remitente o expedidor y el que la recibe se denomina destinatario o consignatario.

Artículo 118. Documentos de transporte. En el transporte aéreo de carga se expedirá un documento denominado guía aérea o carta de porte aéreo o, en su defecto, el contrato podrá acreditarse por cualquier otro medio en donde quede constancia del transporte, en cuyo caso el transportista se obliga a suministrar al expedidor, si este así lo solicita, un recibo de carga que permita la identificación del envío, así como el acceso a la información que contenga los datos registrados en tal medio.

Artículo 119. Contenido. La carta de porte aéreo o el recibo de carga, según el caso, deberán incluir como mínimo:

1. Los puntos de origen y de destino;
2. La indicación del peso del envío.

Artículo 120. Naturaleza de la carga. En el caso de que fuere necesario para el cumplimiento de formalidades de aduana, de policía o de otras autoridades públicas, podrá exigírsele al expedidor que entregue un documento en donde conste la naturaleza de la carga, lo cual no crea para el transportista ninguna obligación ni responsabilidad adicionales.

Artículo 121. Representación. Si a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se entenderá, salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

Artículo 122. Documentos para varios bultos. En el caso de envío de varios bultos, el transportista tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas y

este a pedir al transportista que entregue recibos de carga separados, cuando se utilicen los otros medios antes previstos.

Artículo 123. Incumplimiento. El incumplimiento de los requisitos descritos en los artículos precedentes, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las normas aquí contenidas.

Artículo 124. Responsabilidad por las indicaciones de la carta. El expedidor es responsable respecto a la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga, o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados anteriormente, todo lo cual se aplica igualmente cuando la persona que actúa en nombre del expedidor, es también dependiente del transportista.

Artículo 125. Declaraciones irregulares del expedidor. El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que sufra este o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.

Artículo 126. Declaraciones irregulares del transportista. Con arreglo a lo previsto en los artículos precedentes, el transportista deberá indemnizar al expedidor por todo daño que haya sufrido este o cualquier otra persona con respecto a la cual el expedidor sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por el transportista o en su nombre en el recibo de carga, o en la constancia conservada por los otros medios mencionados anteriormente.

Artículo 127. Valor probatorio. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga, en su caso, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, así como de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.

Artículo 128. Declaraciones. Las declaraciones contenidas en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, relativas al peso, a las dimensiones o al embalaje de la carga, así como el

número de bultos, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados. Las indicaciones relativas a la cantidad, al volumen y al estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando este las haya comprobado en presencia del expedidor y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

Artículo 129. Derecho de disposición de la carga. A condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, el expedidor tiene derecho a disponer de la carga, bien retirándola del aeropuerto de origen o de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o bien haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de origen. Sin embargo, el expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportista ni a otros expedidores y deberá rembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

Artículo 130. Cumplimiento de instrucciones. En caso de que al transportista le sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor respecto al derecho de disposición, deberá avisarle inmediatamente. Si por el contrario, el transportista cumple tales instrucciones sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado a este último, será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.

Artículo 131. Cesación de derechos del expedidor. El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el derecho del destinatario, conforme al artículo siguiente. Sin embargo, si el destinatario rehúsa aceptar la carga, o si no es hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Artículo 132. Entrega de la carga. Salvo cuando el expedidor ejerza el mencionado derecho de disposición, a la llegada de la carga al lugar de destino, el destinatario tendrá derecho a pedir al transportista que le entregue la carga, a cambio del pago del precio que corresponda y del cumplimiento de las demás condiciones de transporte.

Artículo 133. Aviso. Salvo estipulación en contrario, el transportista debe dar aviso al destinatario acerca de la llegada de la carga a su destino, tan pronto como ello ocurra.

Artículo 134. Oportunidad para el ejercicio de derechos. Si dentro de los siete días siguientes a la fecha prevista del arribo de la carga a su lugar de destino, no ha llegado, o si el transportista admite su pérdida, el destinatario podrá entonces ejercer contra aquel los derechos derivados del contrato de transporte.

Artículo 135. Ejercicio de derechos del expedidor y del destinatario. El expedidor y el destinatario podrán ejercer, respectivamente, todos los derechos que les conceden los artículos precedentes, cada uno en su propio nombre, ya sea en su propio interés o en el de terceros, a condición de que cumplan las obligaciones que el contrato de transporte les impone.

Artículo 136. Exclusión. Los artículos precedentes no afectan las relaciones entre el expedidor y el destinatario, ni las relaciones entre terceros cuyos derechos provengan del expedidor o del destinatario, ni podrán modificarse, sino mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

Artículo 137. Formalidades. El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía o de cualquier otra autoridad pública, antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes. A su turno, el transportista no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

Título XII

Responsabilidad Civil

Capítulo I

Transporte Internacional de Pasajeros y Equipajes

Artículo 138. Muerte y lesiones de los pasajeros. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero, cuando el accidente que causó

la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Artículo 139. Equipaje. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, cuando el hecho que la causó se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier periodo en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

Artículo 140. Oportunidad para el ejercicio de derechos. Si dentro de los veintiún días siguientes a la fecha prevista del arribo del equipaje facturado a su lugar de destino, este no ha llegado, o si el transportista admite su pérdida, el pasajero podrá entonces ejercer contra aquel los derechos derivados del contrato de transporte.

Artículo 141. Aviso de protesta. El recibo del equipaje facturado sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que ha sido entregado en buen estado, de conformidad con los documentos de transporte. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de advertida y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días, contado a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de los veintiún días, contados a partir de la fecha en que el equipaje fue puesto a su disposición.

Capítulo II

Transporte Internacional de Carga

Artículo 142. Daño de la carga. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga, cuando el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción, pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:

1. La naturaleza de la carga o un defecto o vicio propios de ella;

2. El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;
3. Un acto de guerra o un conflicto armado;
4. Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

Artículo 143. Periodo del transporte. El transporte aéreo, a los efectos del presente Título, comprende el periodo durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista, pero no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores, efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o trasbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el periodo de transporte aéreo.

Artículo 144. Aviso de protesta. El recibo de la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que ha sido entregada en buen estado, de conformidad con los documentos de transporte. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de advertida y, a más tardar, dentro de un plazo de catorce días, contado a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de los veintiún días, contados a partir de la fecha en que la carga fue puesta a su disposición.

Capítulo III

Indemnizaciones y Límites de Responsabilidad por Transporte Internacional

Artículo 145. Muerte o lesiones de los pasajeros. Respecto a los daños previstos en el artículo 138, que no excedan de cien mil derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad. Sin embargo, en la medida que exceda de dicha

suma, el transportista no será responsable del daño si prueba que:

1. No se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes;
2. Se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Artículo 146. Indemnización por daños a la carga. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, se limita a una suma de diecisiete derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho, al momento de entregarle el bulto, una declaración especial del valor y haya pagado, si hubiere lugar a ello, una suma suplementaria, en cuyo caso el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del 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 expedidor.

Artículo 147. Retraso. En caso de daño causado por retraso en el transporte de personas, las responsabilidades del transportista se limitan a cuatro mil ciento cincuenta derechos especiales de giro por pasajero. En el transporte de equipaje, la responsabilidad en caso de daño causado por destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a mil derechos especiales de giro por pasajero, a menos que éste haya hecho, al momento de la entrega del equipaje facturado, una declaración especial de valor y haya pagado, si hubiere lugar a ello, una suma suplementaria, en cuyo caso el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del 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 148. Pérdida parcial. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte el valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados, para determinar el límite de responsabilidad, también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.

Artículo 149. Dolo. Las disposiciones de los artículos precedentes no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; a menos que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que este actuaba en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 150. Costas. Los límites previstos no obstarán para que el tribunal acuerde además, de conformidad con la ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive intereses.

Artículo 151. Ley aplicable a la responsabilidad en transporte internacional. La responsabilidad civil de las empresas nacionales o extranjeras en el transporte aéreo internacional se regirá por las convenciones internacionales de que sea parte la República. En defecto de tales convenciones, dicha responsabilidad se regirá por esta Ley y las demás leyes aplicables de la República.

Capítulo IV

Regímenes de Transporte Nacional

Artículo 152. Daños a pasajeros. El transportista está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por muerte, heridas o cualquier lesión sufrida por cualquier pasajero, si el hecho que causa los daños tiene lugar a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque en cualquier aeródromo u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.

Artículo 153. Daños al equipaje de mano. El transportista está obligado a indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción o avería de los objetos cuya custodia conserva el pasajero, si el hecho que causó el daño ocurre durante el periodo transcurrido desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta el momento en que desembarca de ella.

Artículo 154. Daños al equipaje facturado y a la carga. El transportista está obligado a

indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción o avería de la carga o del equipaje facturado, si el hecho que causó los daños ocurrió durante el periodo en el cual la carga o el equipaje facturado se encuentren bajo la custodia del transportista o de sus dependientes, ya sea a bordo de una aeronave o en un aeródromo o en cualquier lugar, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

Artículo 155. Daños por retraso. El transportista será responsable de los daños y perjuicios resultantes de un retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga.

Artículo 156. Exoneración de responsabilidad. No obstante lo dispuesto en los artículos 152, 153, 154, 155:

1. El transportista no será responsable si prueba que tanto él como sus dependientes tomaron las medidas necesarias para evitar los daños, o que les fue imposible tomarlas.
2. La responsabilidad del transportista podrá ser descartada o atenuada, si prueba que la persona lesionada produjo el daño o contribuyó a él, o si prueba que las pérdidas o daños provienen de la naturaleza o vicios propios de la cosa.

Artículo 157. Límites de responsabilidad. La indemnización que el transportista debe pagar será:

1. Por daño sufrido por un pasajero, la suma de veinticinco mil balboas (B/.25,000.00).
2. Por pérdida, destrucción o avería del equipaje de mano, hasta treinta y tres balboas con veinte centésimos (B/.33.20).
3. Por pérdida, destrucción o avería de la carga o equipaje facturado, hasta veinticuatro balboas con setenta y cinco centésimos (B/.24.75) por kilogramo.

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme al valor declarado, y el interesado hubiere pagado la sobre tasa según tarifa de la empresa, el límite de indemnización corresponderá al valor declarado.

Artículo 158. Responsabilidad sin límite. Los límites de responsabilidad previstos en el artículo anterior, no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o del explotador o sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que posiblemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una

acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 159. Límites de responsabilidad por daños a terceros.

1. La cuantía de la reparación, a reserva del artículo anterior, no excederá por aeronave y acontecimientos de:
 - a. Dieciséis mil seiscientos balboas (B/.16,600.00) para aeronaves cuyo peso no exceda de mil (1,000) kilogramos;
 - b. Dieciséis mil seiscientos balboas (B/.16,600.00) más trece balboas con veinticinco centésimos (B/.13.25) por kilogramo que pase de los mil (1,000) para aeronaves que pesen más de mil (1,000) y no excedan de seis mil (6,000) kilogramos;
 - c. Ochenta y dos mil ochocientos cincuenta balboas (B/.82,850.00) más ocho balboas con treinta centésimos (B/.8.30) por kilogramo que pase de los seis mil (6,000), para aeronaves que pesen más de seis mil (6,000) y no excedan de veinte mil (20,000) kilogramos;
 - d. Ciento noventa y nueve mil balboas con cincuenta centésimos (B/.199,000.50) más cinco balboas (B/.5.00) por kilogramo que pase de los veinte mil (20,000) y no exceda de cincuenta mil (50,000) kilogramos;
 - e. Trescientos cuarenta y nueve mil balboas con cincuenta centésimos (B/.349,000.50) más tres mil trescientos veinticinco balboas (B/.3,325.00) por kilogramo que pase de los cincuenta mil (50,000), para aeronaves que pesen más de cincuenta mil (50,000) kilogramos.
2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) por persona lesionada o fallecida.

Para los efectos de este artículo, peso significa el peso máximo de la aeronave, autorizado por el certificado de aeronavegabilidad, para el despegue.

Artículo 160. Indemnización total. Cuando dos o más personas sean responsables de un daño o en el caso de un propietario inscrito que, sin ser el explotador, sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto en la ley, las personas que sufran el daño no tendrán derecho a una indemnización superior a la máxima que, en virtud de las disposiciones de esta Ley, pudiera señalarse contra cualquiera de las personas responsables.

Artículo 161. Distribución de indemnizaciones. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede el límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de esta Ley, será distribuido de la siguiente manera:

1. Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones, o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus respectivos importes;
2. Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daños de los bienes, la mitad de la cantidad que se va a distribuir se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte y lesiones y, de ser insuficientes, dicha cantidad se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total que se va a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Artículo 162. Responsabilidad por colisión. Cuando dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí, la responsabilidad se determinará del modo siguiente:

1. Si se prueba que la culpa del explotador de una de estas aeronaves o la culpa de sus dependientes actuando en el ejercicio de sus funciones, ha causado daños a otra u otras aeronaves o daños a personas u objetos a bordo de esta o estas aeronaves, este explotador será responsable de todos los daños;
2. Si los daños fueron causados por la culpa de explotadores de dos o más aeronaves, cada uno es responsable con respecto a los otros de los daños sufridos por ellos en proporción de la gravedad de su culpa respectiva.

Artículo 163. Límites de responsabilidad por colisión. Salvo las disposiciones del artículo 158, la responsabilidad de cualquier explotador de aeronave implicada en una colisión no podrá ser superior a los límites siguientes:

1. Por la destrucción o la avería de la otra aeronave, el valor de esta aeronave antes de la colisión o el costo de las reparaciones, si este último es el menor de los dos;
2. Por no poder utilizar la aeronave, diez por ciento (10%) del importe especificado en el numeral anterior;
3. Por la muerte o las heridas sufridas por los pasajeros a bordo de la aeronave, veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) por cada persona;
4. Por destrucción o pérdida de equipaje bajo custodia de pasajeros, treinta y tres balboas con veinte centésimos (B/.33.20) por cada persona;

5. Por destrucción, pérdida o daños de equipaje facturado, carga o correo, dieciséis balboas con sesenta centésimos (B/.16.60) por kilogramo.

Artículo 164. Daños en la superficie por colisión. Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables o dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño, y el explotador respectivo será responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en esta Ley.

En estos casos, la persona que sufra los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites correspondientes a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún explotador será responsable por una suma que exceda los límites aplicables a su aeronave, a menos que su responsabilidad sea limitada.

Capítulo V

Disposiciones Comunes

Artículo 165. Retraso. El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Artículo 166. Excepción de responsabilidad. Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, quedará eximido total o parcialmente de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

Cuando una persona que no sea el pasajero pida indemnización en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.

El presente artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad contenidas en la presente Ley.

Artículo 167. Estipulación sobre los límites. El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en la presente Ley, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.

Artículo 168. Aumento de los límites. Si los límites de responsabilidad señalados en este Título, fueren aumentados en virtud de convenios internacionales ratificados por la República, los límites aquí señalados serán aumentados a los mismos límites para los vuelos internacionales.

Artículo 169. Nulidad de las cláusulas contractuales. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en la presente Ley, será nula y sin ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 170. Extinción de las acciones. El derecho a indemnizaciones según el presente Título, se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contado a partir de la fecha de la ocurrencia del hecho que lo generó.

Capítulo VI

Transporte Sucesivo

Artículo 171. Principio general. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga, se someterá a las reglas aquí establecidas y será considerado como una de las partes del contrato de transporte, en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

Artículo 172. Derecho de acción. En el caso de un transporte sucesivo, quien ejerza acción solo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Artículo 173. Carga y equipaje. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrá derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tenga derecho a la entrega, tendrá derecho de acción contra el último transportista, y uno u otro podrá, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o ante el destinatario.

Capítulo VII

Transporte Combinado

Artículo 174. Aplicación. En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente Ley se aplicarán únicamente al transporte aéreo. Sin embargo, nada de lo aquí previsto impedirá a las partes insertar en el documento de transporte condiciones relativas a otros medios de transporte, en la medida en que no se afecten las disposiciones sobre transporte aéreo.

Capítulo VIII

Transporte Realizado por Persona Distinta del Transportista Contractual

Artículo 175. Enunciado. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican al caso en que un transportista, conocido como contractual, celebra como parte un contrato de transporte, con el pasajero o con el expedidor, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otro transportista conocido como transportista de hecho realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transporte sucesivo. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

Artículo 176. Campo de aplicación. Si un transportista de hecho realiza todo o parte de un transporte, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho, quedarán sujetos a las disposiciones del presente Capítulo, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, y el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

Artículo 177. Responsabilidad mutua. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones, se

considerarán, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual. Además, las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán con relación al transporte realizado por el transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades previstas en este Título. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones distintas a las aquí contempladas o renuncie a determinados derechos, afectará al transportista de hecho, a menos que este lo acepte.

Artículo 178. Destinatario de protestas e instrucciones. Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportista tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportista contractual o al de hecho. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en el artículo 137, solo surtirán efecto si son dirigidas al transportista contractual.

Artículo 179. Dependientes y agentes. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, todo dependiente o agente de este o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aquí previstos al transportista del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad.

Artículo 180. Total de la indemnización. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportista contractual, y de los dependientes y agentes de uno u otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

Artículo 181. Destinatario de las reclamaciones. En lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, por elección del

demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de ellos, este tendrá derecho a concurrir contra el otro.

Artículo 182. Nulidad de las cláusulas contractuales. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o al de hecho de la responsabilidad aquí prevista, o a fijar un límite inferior al aplicable, será nula y sin ningún efecto, pero tal nulidad no implica la nulidad del contrato que continuará sujeto a las disposiciones de este Título.

Capítulo IX

Daños a Terceros en la Superficie

Artículo 183. Principio general. Los daños causados por una aeronave en vuelo, o por un objeto que caiga de ella, dan derecho a reparación, si se prueba que provienen de una u otra circunstancia. A los efectos del presente Capítulo, se considera a una aeronave en vuelo, desde el momento en que, por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo, hasta el momento en que, habiendo finalizado este, deja de moverse por sus propios medios.

Artículo 184. Responsabilidad. La obligación de reparar los daños, según el presente Capítulo, incumbe al explotador de la aeronave. El propietario de la aeronave inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, se presume su explotador. Sin embargo, el responsable no estará obligado a reparar los daños que provengan de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública o por hechos de terceros sin su consentimiento.

Artículo 185. Excepciones. No habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con los reglamentos de tránsito aplicables. Tampoco habrá lugar a reparación si el responsable de los daños prueba que fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufrió.

Artículo 186. Culpa concurrente. En caso de que se pruebe que la víctima contribuyó a causar el daño, la indemnización se reducirá en la medida de la referida contribución.

Artículo 187. Indemnizaciones. La cuantía de la indemnización por los daños reparables según el presente Capítulo, no excederá por aeronave y por accidente, en caso de transporte aéreo internacional, de:

1. El equivalente de trescientos mil (300,000) derechos especiales de giro para la aeronave cuyo peso no exceda de dos mil (2,000) kilogramos;
2. El equivalente de trescientos mil (300,000) derechos especiales de giro más ciento setenta y cinco (175) derechos especiales de giro por kilogramo que pase de dos mil (2,000) kilogramos y no exceda de seis mil (6,000) kilogramos;
3. El equivalente de un millón (1,000,000) de derechos especiales de giro más sesenta y dos y medio (72 ½) derechos especiales de giro por kilogramo que pase de seis mil (6,000) kilogramos, para aeronaves que pesen más de seis mil (6,000) kilogramos y no excedan de treinta mil (30,000) kilogramos;
4. El equivalente de dos millones quinientos mil (2,500,000) derechos especiales de giro más sesenta y cinco (65) derechos especiales de giro, para aeronaves que pesen más de treinta mil (30,000) kilogramos.

Parágrafo. Peso significa el peso máximo de operación autorizado por el certificado de aeronavegabilidad para el despegue de la aeronave.

Artículo 188. Daños a terceros en caso de abordaje o colisión. En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de estas responden solidariamente a las víctimas de los daños dentro de los límites señalados en los artículos precedentes. Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de la indemnización a que se hubiere visto obligado a pagar por causa de la solidaridad. Si hubiere concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiere abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente pagado. Pero si el abordaje se ha producido por fuerza mayor o caso fortuito, el explotador de cada una de las aeronaves soportará la responsabilidad en los límites y en las condiciones aquí previstas, teniendo derecho a repetir el excedente quien haya pagado una suma mayor que la que le corresponde.

Artículo 189. Dolo. El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del presente Capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o de personas bajo su dependencia y actuando en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 190. Acción de repetición. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro, tendrá acción de repetición contra este.

Capítulo X

Responsabilidad Civil por Abordaje

Artículo 191. Definición. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie.

Artículo 192. Principio general. El explotador que cause un abordaje o colisión será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves, así como de la destrucción, pérdida, daños o retrasos a dichas aeronaves y a los bienes a bordo, dentro de los límites y condiciones previstos en el presente Título.

Artículo 193. Culpa concurrente. Si en el abordaje o colisión hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves es proporcional a la graduación de la culpa de cada uno. Sin embargo, respecto de la víctima del daño, la responsabilidad es solidaria, lo cual no impide que quien haya pagado de más, ejerza en contra del otro responsable la acción de repetición por dicha suma.

Artículo 194. Límites de la responsabilidad. La responsabilidad del explotador por causa de abordaje, queda limitada a las mismas sumas previstas en el presente Capítulo.

Título XIII

Seguros Aeronáuticos

Artículo 195. Concepto. Son seguros aeronáuticos aquellos que amparan riesgos derivados de la propiedad, tenencia, operación o utilización de aeronaves.

Artículo 196. Obligatoriedad. Los explotadores de aeronaves quedan obligados a asegurar los riesgos de daños que puedan causar a terceros en la superficie, a tripulantes, a usuarios y, en general, a todo aquel que pueda sufrir con ocasión de la operación de aquellas.

Las empresas operadoras y concesionarias de bienes y servicios en el aeropuerto,

quedan obligadas a asegurar los riesgos de daños que puedan ocasionar a terceros en la superficie, a las empresas a las cuales les brindan el servicio y a todo aquel que pueda sufrir daños en ocasión de su operación.

Artículo 197. Valor asegurado. El valor asegurado en los seguros no podrá ser, en ningún caso, inferior a los límites de responsabilidad civil fijados para cada caso por la presente Ley.

Artículo 198. Vigencia de las pólizas. Las pólizas de seguros que se expidan en desarrollo de las disposiciones de la presente Ley, deberán estar vigentes por todo el término de validez del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves amparadas y de los permisos de que sea titular el explotador de estas, en el entendimiento de que tales licencias y permisos perderán, para todos los efectos, eficacia y validez a la expiración de la vigencia de las pólizas.

Artículo 199. Inembargabilidad. Las sumas adeudadas a un explotador por concepto del pago de un siniestro, no podrán ser materia de embargo, salvo por quienes tengan la calidad de asegurados en las pólizas respectivas.

Artículo 200. Legislación supletoria. Al contrato de seguro aéreo le serán aplicables, en cuanto sean pertinentes y compatibles, las normas relativas al seguro marítimo.

Título XIV

Infracciones y Sanciones

Capítulo I

Principios Generales

Artículo 201. Entidad competente. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil sancionar administrativamente a los funcionarios y particulares, ya sean personas naturales o jurídicas, por razón de las infracciones a la presente Ley y a los Reglamentos, así como a las demás normas que regulan las actividades aéreas civiles.

Artículo 202. Principios rectores. Las actuaciones administrativas que adelante la Autoridad Aeronáutica Civil, en desarrollo de lo dispuesto en el presente Título, deberán estar inspiradas en los principios de presunción de inocencia, favorabilidad, debido proceso, derecho de

defensa, economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción de que tratan la Constitución Política y las leyes.

Artículo 203. Faltas administrativas. Las infracciones a la presente Ley, así como al Reglamento y sin perjuicio del ejercicio de las demás acciones o responsabilidades imputables a que hubiere lugar, serán sancionadas según lo dispone esta Ley.

Artículo 204. Clases de faltas administrativas. Las infracciones pueden ser técnicas o administrativas. Las primeras se relacionan con acciones u omisiones que atenten o pongan en peligro la seguridad aérea o la operacional de las aeronaves o de las personas o bienes a bordo, o de terceros en la superficie; las segundas se refieren a violaciones de las normas administrativas reguladoras, distintas a las antes descritas.

Artículo 205. Sanciones. Las sanciones que se impongan por razón de las violaciones de que trata el presente Título consistirán en:

1. Amonestación;
2. Multa;
3. Suspensión o cancelación de concesiones, permisos, certificados, autorizaciones, licencias y habilitaciones.

Artículo 206. Atenuantes y agravantes. Son circunstancias atenuantes de la sanción la buena conducta anterior, presentarse voluntariamente ante la Autoridad Aeronáutica Civil e informar sobre la infracción.

Son circunstancias agravantes las siguientes:

1. Cometer la falta para ejecutar u ocultar otra.
2. Preparar ponderadamente el hecho.
3. Obrar con la complicidad de otro.
4. Aprovechar una situación de calamidad o infortunio.
5. Hacer más nocivas las consecuencias o generar situaciones de peligro.
6. No proceder a evitar o neutralizar las consecuencias de la falta.
7. Reincidir.

Parágrafo. El Reglamento deberá contener el desarrollo de los principios aquí contenidos, así como los procedimientos que se deben aplicar en la investigación correspondiente, tales como el inicio, las pruebas, las providencias, las notificaciones, los recursos, las medidas preventivas y las decisiones.

Capítulo II

Infracciones y Sanciones

Sección 1ª

Infracciones cometidas por el propietario, operador y/o explotador

Artículo 207. Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) al propietario, operador y/o explotador de una aeronave civil, según corresponda, cuando permita que la aeronave:

1. Opere, transite o intente transitar con las marcas de nacionalidad o matrícula no visibles, alteradas, falsificadas, canceladas o no autorizadas;
2. Opere, transite o intente transitar sin los documentos a bordo que esta Ley y sus reglamentos requieren;
3. Opere en rutas y aeródromos no autorizados en los certificados de explotación y/o de operación y/o en sus especificaciones de operaciones o fuera del horario de operación del aeródromo;
4. Opere en violación de las disposiciones existentes sobre ruido.

Artículo 208. Multa de mil balboas hasta veinte mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta veinte mil balboas (B/.20,000.00) al propietario, operador y/o explotador, de una aeronave civil, según corresponda, en los siguientes casos:

1. Por matricular la aeronave en el Registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula nacional;
2. Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula sin autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil;
3. Por permitir que la tripulación efectúe operaciones con el tiempo de vuelo o periodo de

- servicio vencido o, de cualquier otra manera, viole las disposiciones de tiempo de vuelo, periodo de servicio y periodo de descanso;
4. Por incumplir las disposiciones del Manual de Vuelo de la aeronave y/o su Manual de Mantenimiento;
 5. Por permitir que sus aeronaves estorben o impidan el tránsito aéreo o la circulación en los aeródromos;
 6. Por el transporte internacional de personas con enfermedades contagiosas o mentales, o de cadáveres, sin la autorización de la autoridad sanitaria correspondiente;
 7. Por continuar el servicio cuando su certificado de explotación y/o de operación se encuentra suspendido, cancelado o vencido;
 8. Por impedir, obstruir o demorar el acceso de los inspectores de Seguridad Operacional de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deban realizar alguna inspección;
 9. Por no comunicar, sin causa justificada, dentro del término establecido en el Reglamento, los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves.

Artículo 209. Multa de mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00), al propietario, operador y/o explotador de una aeronave civil, según corresponda, en los siguientes casos:

1. Por operar una aeronave sin certificado de matrícula y/o sin certificado de aeronavegabilidad, o cuando tales documentos estén vencidos, cancelados o no sean válidos;
2. Por operar o permitir que se opere una aeronave al mando de personas que carezcan de la licencia y/o habilitación aeronáutica correspondiente y/o el certificado médico, o que dichos documentos hayan sido suspendidos o cancelados por la autoridad aeronáutica competente o se encuentren vencidos;
3. Por operar una aeronave en condiciones no aeronavegables;
4. Por ordenar al piloto comandante actos que impliquen violación de esta Ley o de sus reglamentos;
5. Por transportar mercancías peligrosas, prohibidas o sin cumplir los requisitos de embalaje, marcas, etiquetados o sin la debida autorización;

6. Por permitir que una aeronave bajo su control despegue o intente despegar excediendo las limitaciones y/o tablas de rendimiento establecidas en su Manual de Vuelo, de acuerdo con el vuelo que se va a realizar.

Sección 2ª

Infracciones Cometidas por el Piloto Comandante

Artículo 210. Multa de doscientos cincuenta balboas hasta cinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00), al piloto comandante que:

1. Conduzca una aeronave sin certificado de matrícula o sin certificado de aeronavegabilidad, o cuando estos documentos no sean válidos, o sin los documentos que esta Ley y sus reglamentos establecen que deben llevarse a bordo;
2. Conduzca una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas no sean visibles o sean alteradas, falsificadas o no cumplan con los requisitos respectivos, establecidos en los Reglamentos;
3. Realice vuelos de demostración o de instrucción sin el permiso correspondiente;
4. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores de Seguridad Operacional de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección y de acuerdo con lo que señalen las normas vigentes;
5. No comunique, sin causa justificada, dentro del término establecido en el Reglamento, los incidentes, desperfectos o accidentes ocurridos a la aeronave bajo su responsabilidad;
6. No acuda, sin razón, en auxilio de víctimas en caso de accidente;
7. Incumpla o viole, total o parcialmente, las obligaciones o prohibiciones que esta Ley y sus reglamentos establezcan.

Artículo 211. Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00), al piloto comandante que:

1. Abandone, sin causa justificada, la aeronave, los pasajeros, la carga y demás efectos, en un lugar que no sea precisamente el punto donde legalmente se debe terminar el vuelo;

2. No cancele el Plan de Vuelo o se desvíe de este sin autorización o causa justificada;
3. Efectúe operaciones con los tiempos de vuelo o periodos de servicio vencidos o, de cualquier otra manera, viole las disposiciones de tiempo de vuelo, servicio y periodo de descanso;
4. Incumpla las disposiciones del Manual de Operaciones de la empresa, aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, de manera que tenga incidencia en la seguridad operacional;
5. Realice, sin autorización, vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades o centros de población;
6. Vuele sobre zonas prohibidas o restringidas en contravención de lo que dispone esta Ley o sus reglamentos;
7. Arroje o tolere que innecesariamente se lancen, desde la aeronave, objetos o lastre;
8. Permita a cualquier persona, que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de la aeronave;
9. Opere en aeródromos no autorizados en los certificados de operación, de explotación o en las especificaciones de operaciones.

Artículo 212. Multa de mil balboas hasta quince mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta quince mil balboas (B/.15,000.00), al piloto comandante de una aeronave que:

1. Desobedezca las órdenes o instrucciones que reciba de la autoridad competente de control de tránsito aéreo, o viole las reglas de vuelo de tránsito aéreo;
2. Tripule la aeronave o permita a un miembro de la tripulación que participe en operaciones de vuelo, en estado de embriaguez, incapacidad física o mental o bajo la influencia de sustancias psicoactivas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación que, con conocimiento de tal situación, la encubra o tolere;
3. Tripule una aeronave excediendo las limitaciones o rendimientos establecidos en el Manual de Vuelo, de acuerdo con el vuelo que se va a realizar;
4. Vuele una aeronave en condición no aeronavegable;
5. Tripule una aeronave sin llevar consigo el certificado médico correspondiente, la licencia o habilitación respectiva o cuando estos documentos se encuentren suspendidos, cancelados o vencidos. Igual sanción se impondrá a los miembros de la tripulación de

vuelo o cabina que incurran en la misma falta y al piloto comandante que lo haya permitido;

6. Ejecute maniobras y operaciones temerarias que pongan en peligro la vida de los pasajeros, o de los terceros en tierra o la integridad de la aeronave o su carga.

Sección 3ª

Infracciones Cometidas por Empresas de Transporte Público

Artículo 213. Multa de quinientos balboas hasta veinticinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) a cualquier empresa de servicios de transporte aéreo público, regular o no regular, según le sea aplicable, cuando:

1. Se niegue a transportar a alguna persona o carga sin tener razón legal para ello;
2. Cancele un vuelo de itinerario sin autorización o causa justificada;
3. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
4. Anuncie o explote rutas, destinos, horarios, itinerarios, frecuencias de vuelo o tarifas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
5. Efectúe vuelos entre puntos servidos por una empresa de servicios regulares, con tal frecuencia que pueda considerarse como una serie de vuelos regulares;
6. Explote, mediante acuerdos de colaboración con otra empresa, servicios aéreos sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 214. Multa de dos mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de dos mil (B/.2,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a cualquier empresa de servicios de transporte aéreo público, regular o no regular, que:

1. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los certificados de explotación y/o de operación respectivos o en las especificaciones de operaciones y que, a juicio de la autoridad competente, no amerite la cancelación de estos;
2. Incumpla las disposiciones establecidas en los Manuales de Vuelo, de Operaciones y General de Mantenimiento aprobados, así como en las especificaciones de operaciones

- u otros documentos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil;
3. No realice, de acuerdo con lo establecido en los datos técnicos y manuales aprobados y/o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil, un adecuado servicio de mantenimiento, reparación y/o inspección de sus aeronaves, motores, sistemas y cualquier componente de ellas;
 4. Opere una aeronave en condiciones no aeronavegables.

Sección 4ª

Infracciones Cometidas por Empresas de Trabajo Aéreo

Artículo 215. Multa de quinientos balboas hasta veinte mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinte mil balboas (B/.20,000.00) a cualquier empresa de trabajo aéreo que:

1. Opere aeronaves o realice operaciones no autorizadas en sus correspondientes certificados de explotación, de operación y/o especificaciones de operaciones;
2. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
3. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los certificados de explotación y/o de operación respectivos o en las especificaciones de operaciones y que, a juicio de la autoridad competente, no amerite la cancelación de estos;
4. No realice, de acuerdo con lo establecido en los datos técnicos y manuales aprobados y/o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil, un adecuado servicio de mantenimiento, reparación y/o inspección de sus aeronaves, motores, sistemas y cualquier componente de ellas;
5. Incumpla las disposiciones establecidas en los Manuales de Vuelo, de Operaciones y General de Mantenimiento aprobados, así como en las especificaciones de operaciones u otros documentos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Sección 5ª

Infracciones Cometidas por Talleres Aeronáuticos, Organismos de Mantenimiento, Establecimientos Educativos o Centros de Instrucción o Servicios de Escala

Artículo 216. Multa de cien balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cien balboas (B/.100.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier taller aeronáutico, organismo de mantenimiento, establecimiento educativo o centro de instrucción o servicios de escala que:

1. Preste servicios para los cuales no cuente con la correspondiente aprobación o no contemplados en los permisos, certificados, habilitaciones o categorías;
2. Infrinja las autorizaciones concedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
3. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
4. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos, certificados, habilitaciones o categorías y que, a juicio de la Autoridad Aeronáutica Civil, no amerite la cancelación de la autorización;
5. Ejercer los privilegios de los permisos, certificados, habilitaciones y o categorías, cuando hayan sido suspendidos o cancelados por la Autoridad Aeronáutica Civil o no se encuentren vigentes.

Artículo 217. Multa de doscientos cincuenta balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

1. No cuente en su biblioteca técnica con los manuales, información técnica apropiados y vigentes;
2. No cuente con un adecuado sistema de inspección que asegure un control de calidad satisfactorio;
3. No cuente con un programa de entrenamiento y capacitación para personal;
4. Infrinja los requisitos de aeronavegabilidad exigidos por la ley y el Reglamento.

Artículo 218. Multa de quinientos balboas hasta veinticinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

1. Ejecute trabajos de servicio, reparación, inspección o mantenimiento en lugares, edificios o instalaciones no autorizados, con equipos o herramientas no aprobados o en

- mal estado; con personal que no esté apropiadamente habilitado, capacitado y entrenado y/o utilizando manuales, información técnica o datos técnicos aprobados, inapropiados o no vigentes;
2. Mantenga registros del personal de supervisión e inspección falsos, incompletos o no vigentes;
 3. Incumpla lo establecido en el Manual de Procedimientos de Inspección o Manual General de Mantenimiento, aprobados por la Autoridad Aeronáutica Civil;
 4. No informe, en los plazos establecidos, cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de productos, equipos, componentes o partes que comprometa la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su responsabilidad;
 5. Permita que personal que carece de licencia o habilitación aeronáutica o ésta se encuentre vencida, realice trabajos en aeronaves, motores, sistemas o componentes de ella.

Artículo 219. Multa de mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

1. Incumpla las directrices de aeronavegabilidad, de acuerdo con las disposiciones que éstas establecen;
2. Incumpla con los intervalos de tiempo de inspección, revisión, *over haul* o vida límite de la aeronave y/o sus componentes;
3. Emita o permita que se emita una autorización de retorno al servicio a aeronaves que no cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, o esta autorización sea realizada por personas que no cumplen los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos;
4. Emita o permita que se emitan declaraciones, documentos o registros fraudulentos o falsos, para mostrar cumplimiento de cualquier requisito establecido en esta Ley y sus reglamentos;
5. Instale o permita que se instalen partes, componentes, equipos o productos no apropiadamente, mantenidos o reparados o que no cuenten con los documentos técnicos de respaldo para verificar su origen.

Artículo 220. Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier establecimiento educativo o centro de instrucción que:

1. Altere cualquier informe o certificación de sus alumnos o respecto a la instrucción impartida;
2. Imparta instrucción de cursos o programas que no cuenten con la debida aprobación;
3. Permita que personal que carece de licencia o habilitación imparta instrucción.

Sección 6ª

Otras Infracciones

Artículo 221. Infracciones cometidas por los pasajeros en las aeronaves de transporte público. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cien balboas (B/.100.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00), a la persona que:

1. Aborde una aeronave sin tener derecho por no haber celebrado contrato de transporte con la empresa explotadora. Tal persona no tendrá acción contra la empresa por ninguna causa;
2. Mantenga una conducta desordenada, perturbe el trabajo de la tripulación, cometa faltas o rehúse o deje de cumplir, sin causa justificada, una orden del piloto comandante;
3. Lleve consigo armas, municiones de guerra, explosivos o materiales inflamables, o cualquier otro tipo de mercancías peligrosas.

Artículo 222. Circulación prohibida en aeródromos. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil quinientos balboas (B/.5,500.00), a cualquier persona que entre o permanezca en algún lugar de un aeródromo que sea restringido al público por disposición reglamentaria, o que introduzca en dichas áreas vehículos, animales u otros objetos no autorizados.

Artículo 223. Empresas extranjeras de transporte internacional. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cinco mil balboas (B/.5,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a la empresa extranjera de transporte aéreo internacional que, sin autorización, desembarque o embarque en el territorio nacional, pasajeros o carga, o efectúe vuelos de

cabotaje, o sin la notificación previa que establecen los reglamentos, vuele en tránsito sobre el territorio de la República o por incumplimiento de las obligaciones o prohibiciones que le impongan esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 224. Personal tripulante. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier miembro de la tripulación que, por su acción u omisión, comprometa la seguridad de aeronaves, aeródromos u otras instalaciones de tránsito aéreo.

Artículo 225. Personal aeronáutico en tierra. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier miembro del personal aeronáutico en tierra que:

1. Efectúe trabajos técnicos aeronáuticos en aeronaves de cualquier matrícula, sin contar con licencia o habilitación aeronáutica o cuando estos documentos no sean válidos o estén vencidos;
2. Ejecute trabajos de reparación o mantenimiento en lugares, edificios o instalaciones no autorizadas, con equipos o herramientas no aprobados o en mal estado, y/o utilizando manuales o información técnica inapropiada o no vigente;
3. Incumpla o viole total o parcialmente las obligaciones o prohibiciones que esta Ley y sus reglamentos establecen;
4. No informe, en los plazos establecidos, cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de productos, equipos, componentes o partes que comprometan la aeronavegabilidad de aeronaves, bajo su responsabilidad;
5. Instale partes, componentes, equipos o productos no apropiadamente mantenidos o reparados o que no cuenten con los documentos técnicos de respaldo para verificar su origen;
6. Comprometa, por acción u omisión, la seguridad de aeronaves, aeródromos u otras instalaciones de tránsito aéreo;
7. Emita una autorización de Retorno al Servicio a aeronaves que no cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad necesarios para ello;
8. Emita declaraciones, documentos o registros fraudulentos o falsos para mostrar cumplimiento de cualquier requisito establecido en esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 226. Interferencias en las comunicaciones. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier persona que impida o cause interferencias en las comunicaciones aeronáuticas.

Cuando la interferencia proceda de las transmisiones de un concesionario de frecuencias, el mismo será advertido inmediatamente para que en el término de cuarenta y ocho horas proceda a realizar las acciones correctivas del caso y si así no lo hiciese, será sancionado y obligado a suspender las transmisiones que causen la interferencia.

Artículo 227. Infracciones leves, moderadas y graves. Para los efectos de este Capítulo las infracciones o violaciones a esta Ley serán consideradas leves, cuando sean cometidas sin intención o conocimiento, por primera vez y siempre que no hayan puesto en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica realizada; moderadas, cuando sean cometidas con conocimiento de la falta pero sin que evidencie la intención de causar daño y siempre que no se ponga en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica de que se trata; y graves siempre que se ponga en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica de que se trate o cuando se realice con intención de causar daño.

Artículo 228. Suspensión y cancelación. Además de la multa correspondiente, el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil podrá:

1. Suspender o cancelar total o parcialmente los certificados de explotación y/o de operación, las especificaciones de operaciones, concesiones, permisos y/o autorizaciones;
2. Suspender o cancelar, según la gravedad del caso, la licencia de un piloto u otro miembro de la tripulación o de personal técnico en tierra, que infrinja disposiciones de esta Ley y sus reglamentos.

Capítulo III

Recursos Administrativos

Artículo 229. Recurso de Reconsideración. El Recurso de Reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los cinco días hábiles, contados a partir de la notificación de la resolución de primera o única instancia.

Artículo 230. Decisión del Recurso de Reconsideración. Una vez interpuesto el recurso señalado en el artículo anterior, el Director General decidirá el recurso por lo que conste en autos, salvo que existan hechos o puntos oscuros que resulten indispensables aclarar para efectos de la decisión que debe adoptarse, en cuyo caso el Director General ordenará que se practiquen las pruebas conducentes a ese propósito, dentro de un término que no excederá de quince días hábiles.

Artículo 231. Efecto suspensivo. El Recurso de Reconsideración, una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo.

Artículo 232. Recurso de Apelación. El Recurso de Apelación será interpuesto o propuesto ante el Director General en el acto de la notificación, o por escrito dentro del término de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha de notificación de la resolución o acto impugnado. Si el apelante pretende utilizar nuevas pruebas en la segunda instancia de las permitidas en la ley para esa etapa procesal, deberá indicarlo así en el acto de interposición o proposición del Recurso.

Artículo 233. Competencia para decidir. La autoridad de primera instancia será la competente para decidir si el recurso interpuesto es o no viable, para lo cual deberá determinar si el apelante está legitimado legalmente para recurrir, si la resolución o acto impugnado es susceptible del recurso, y si éste fue interpuesto en término oportuno. El Recurso de Apelación, una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo.

Artículo 234. Término para sustentar. Una vez concedido el Recurso de Apelación, si no se han anunciado nuevas pruebas que practicar en segunda instancia, el Director General concederá al apelante un término de cinco días hábiles para que sustente por escrito el Recurso.

Artículo 235. Término para presentar pruebas. Si el apelante ha anunciado que utilizará nuevas pruebas en la segunda instancia, se señalará un término de cinco días hábiles para que presente y proponga las pruebas que pretende utilizar.

Artículo 236. Resolución de mero obedecimiento. Cumplidas las fases establecidas en los artículos anteriores, el Director General emitirá una resolución de mero obedecimiento, ordenando el envío de las actuaciones al superior jerárquico para que surta la segunda instancia ante la Junta Directiva. La Junta Directiva tendrá un término máximo de sesenta días calendario para emitir la resolución respectiva.

Artículo 237. Facultad de la Junta Directiva. La Junta Directiva estará facultada para ordenar que se practiquen las pruebas que sean indispensables o necesarias para esclarecer los hechos fundamentales para la decisión que deba adoptar.

Artículo 238. Norma supletoria. La Ley 38 de 2000 habrá de considerarse como norma supletoria en todo lo concerniente a las disposiciones administrativas no consideradas tanto en este Capítulo como en la presente Ley.

Capítulo IV

Adiciones al Código Penal

Artículo 239. Se adiciona el artículo 241 A al Código Penal así:

Artículo 241 A. Quien, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de ella o ejerza su control, serán sancionados con prisión de 10 a 15 años.

Para los efectos del presente artículo, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo.

Artículo 240. Se adiciona el artículo 241 B al Código Penal así:

Artículo 241 B. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará hasta la mitad, si el hecho se comete:

1. En una aeronave de Estado;
2. Por un funcionario o servidor público con ocasión de sus funciones o excediéndose en el ejercicio de ellas, o por empleados de empresas de transporte aéreo;

3. Por tres o más personas;
4. En aeronaves destinadas al transporte público.

Artículo 241. Se adiciona el artículo 241 C al Código Penal así:

Artículo 241 C. Será sancionado con pena de prisión de 10 a 15 años la persona que directamente:

1. Realice actos de violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo que, por su naturaleza constituyan, un peligro para la seguridad de la aeronave;
2. Destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
3. Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
4. Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
5. Intente realizar cualesquiera de las conductas antes descritas.

Artículo 242. Se adiciona el artículo 241 D al Código Penal así:

Artículo 241 D. Será sancionado con pena de prisión de 5 a 10 años la persona que:

1. Ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que cause o pueda causar lesiones graves o muerte;
2. Destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto o en una aeronave que no esté en servicio, o perturbe los servicios del aeropuerto, si dicho acto pone en peligro o pueda poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

Título XV

Disposiciones Finales

Artículo 243. Interpretación. Los títulos que se dan a cada uno de los artículos de la presente Ley, son de naturaleza meramente enunciativa y no forman parte integrante de la norma a que se refieren.

Artículo 244. Subrogaciones y adiciones. Esta Ley subroga el Decreto Ley 19 de 8 de agosto de 1963, deroga cualquier disposición que le sea contraria y adiciona los artículos 241 A, 241 B, 241 C y 241 D al Código Penal.

Artículo 245. Vigencia. Esta Ley comenzará a regir dentro de los siguientes noventa días luego de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aprobada en tercer debate, en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los 24 días del mes de enero del año dos mil tres.

El Presidente Encargado,
ALCIBIADES VASQUEZ VELASQUEZ

El Secretario General,
JOSE GOMEZ NUÑEZ

ORGANO EJECUTIVO NACIONAL.- PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.- PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA, 29 DE ENERO DE 2003.

MIREYA MOSCOSO
Presidenta de la República

ARNULFO ESCALONA AVILA
Ministro de Gobierno y Justicia

LEY Nº 22
(De 29 de enero de 2003)

Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil
y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

DECRETA:

Capítulo I

Creación, Organización y Funciones

Artículo 1. Se crea la Autoridad Aeronáutica Civil como una entidad autónoma del Estado, con personería jurídica, patrimonio y recursos propios y autonomía en su régimen interno, capaz de adquirir derechos, contraer obligaciones, administrar sus bienes y gestionar sus recursos. los que deberá invertir únicamente en el cumplimiento de sus fines legales.

LEY No. 21

De 29 de enero de 2003

Que regula la Aviación Civil, subroga el Decreto Ley 19 de 1963 y dicta otras disposiciones

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

DECRETA:

Título I

Principios Generales

Capítulo I

Definiciones y Aplicabilidad

Artículo 1. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, los siguientes términos se entenderán así:

1. *Acuerdos internacionales.* En general, todo tratado, acuerdo, convenio o compromiso internacional suscrito por Panamá, conforme a las estipulaciones constitucionales y legales, inclusive los acuerdos multilaterales o bilaterales adoptados en forma de actas administrativas o acuerdos simplificados, en cuya observancia se encuentra comprometida la Autoridad Aeronáutica Civil.
2. *Autoridad Aeronáutica Civil.* Entidad del Estado a que se refieren las leyes específicas que se promulguen sobre la materia, o la que en el futuro asuma las funciones descritas en aquellas.
3. *Convenio de Chicago.* Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el día 7 de diciembre de 1944 y aprobado por Panamá mediante Ley 52 de 30 de noviembre de 1959.
4. *OACI.* Organización de Aviación Civil Internacional. Agencia especializada de las Naciones Unidas, creada mediante el Convenio de Chicago.
5. *Reglamentos.* Es el Reglamento de Aviación Civil de la República de Panamá. Cuerpo normativo que contiene las normas técnicas expedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante el cual, además de otras materias, se da cumplimiento al artículo 37 del Convenio de Chicago, al incorporar a la reglamentación nacional las normas y métodos internacionales recomendados, contenidos en los Anexos a dicho Convenio.

Artículo 2. Campo de aplicación. La presente Ley rige la aviación civil dentro del territorio panameño, entendida esta como el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Artículo 3. Soberanía. La República de Panamá tiene soberanía completa y exclusiva en todo el espacio aéreo situado sobre su territorio, tal como este se describe en la Constitución Política.

Artículo 4. Jurisdicción. El Estado panameño ejerce jurisdicción en el espacio aéreo sobre el territorio nacional, conforme a la Constitución y las leyes de la República, los decretos, Reglamentos y los acuerdos internacionales de aviación civil ratificados.

Toda aeronave que se encuentre en el territorio o espacio aéreo nacional, así como su tripulación, los pasajeros y la carga, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades panameñas.

Artículo 5. Competencia. Sin perjuicio de lo que establezcan o puedan establecer los acuerdos internacionales suscritos por Panamá, quedan sometidos a las leyes panameñas los hechos o actos ocurridos a bordo de las aeronaves panameñas o extranjeras dentro del territorio panameño, o a bordo de aeronaves panameñas situadas en espacios no sometidos a la jurisdicción de otro Estado.

Se aplicará igualmente la ley panameña a los casos contemplados en el artículo 3 del Convenio de Tokio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado el 14 de septiembre de 1963; en el artículo 4 del Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 16 de diciembre de 1970; en el artículo 5 del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil de 23 de septiembre de 1971; y en el Artículo III del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, adoptados por la República de Panamá.

Artículo 6. Sometimiento a las autoridades. Toda aeronave que se encuentre en el territorio o en el espacio aéreo nacional, así como su tripulación, los pasajeros y la carga, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades panameñas.

Artículo 7. Fuentes supletorias. Cuando una determinada materia no se encuentre específicamente regulada en la presente Ley, se acudirá sucesivamente a los principios del Derecho Aeronáutico, del Derecho Marítimo y del Derecho Común.

Artículo 8. Aeronaves civiles y de Estado. La presente Ley se aplica a las aeronaves civiles, mas no a las de Estado, entendidas estas últimas como las utilizadas en servicios de naturaleza militar, de aduanas o de policía. Sin embargo, los Reglamentos establecerán aquellas normas técnicas a las que quedarán sometidas también las aeronaves de Estado tendientes a que, por razones de seguridad, haya una adecuada coordinación de operaciones entre unas y otras.

Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías nacionales, en la zona de control de tránsito o en los aeródromos civiles, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta Ley y sus Reglamentos.

Artículo 9. Libertad de navegación. La navegación aérea es libre en todo el territorio panameño, sin perjuicio de las limitaciones establecidas en la presente Ley, o en las leyes que las adicionen o reformen, o en los Reglamentos.

Artículo 10. Restricciones. En consideración de lo previsto en los acuerdos internacionales, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá, por razones de interés o seguridad pública, restringir, prohibir o condicionar los vuelos sobre ciertas zonas, los vuelos de determinadas aeronaves o el transporte de determinadas cosas.

Artículo 11. Autorización. Las construcciones de infraestructura o las operaciones de las aeronaves, que puedan llegar a afectar el medio ambiente, deberán ser materia de autorización emitida por la Autoridad Nacional del Ambiente y la Autoridad Aeronáutica Civil, que se pronunciarán sobre cada caso.

Capítulo II

Regulación y Administración de la Aeronáutica Civil

Artículo 12. Estructura, organización y funciones. La Autoridad Aeronáutica Civil tendrá la estructura, organización, funciones y régimen administrativo y financiero que le fijen las leyes que se promulguen sobre la materia, sin contradicción de las disposiciones de la presente Ley.

Título II

Las Aeronaves

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 13. Definición. Se entiende por aeronave toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra.

Artículo 14. Requisitos técnicos. La Autoridad Aeronáutica Civil establecerá los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves y dictará las normas para su operación y mantenimiento.

Artículo 15. Operador. Se entiende por operador de aeronave toda persona natural o jurídica, organismo, entidad o empresa que explota una aeronave, que responde por su operación y que figura, inscrita como tal, en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 16. Naturaleza jurídica. Las aeronaves, aunque son muebles por su naturaleza, constituyen una clase particular de bienes muebles sujetos a registro.

Artículo 17. Tránsito. Ninguna aeronave podrá transitar en el espacio aéreo panameño, a menos que cuente con una matrícula válidamente expedida y el correspondiente certificado de aeronavegabilidad vigente. Los documentos que acrediten tales circunstancias, deberán siempre encontrarse a bordo de la aeronave en cuestión.

Artículo 18. Reglamentos. Los Reglamentos determinarán los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves según su clasificación, las normas de aeronavegabilidad, de operación y de mantenimiento de estas, así como los demás documentos que deben portar a bordo. Igualmente dispondrán sobre las marcas de nacionalidad y matrícula que deben ostentar.

Capítulo II

Nacionalidad y Matrícula

Artículo 19. Aeronaves nacionales y extranjeras. Son aeronaves panameñas las matriculadas e inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional, y extranjeras las que no se encuentren matriculadas e inscritas en dicho Registro.

Artículo 20. Matrícula panameña. Se entiende por matrícula panameña, el acto administrativo mediante el cual la Autoridad Aeronáutica Civil confiere la nacionalidad panameña a una aeronave, y consiste en su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional. El otorgamiento y cancelación de las matrículas que se otorguen a aeronaves panameñas, así como las marcas respectivas, serán solicitadas por su propietario o el explotador debidamente autorizado, por medio de abogado y con arreglo a las formalidades que establezcan los Reglamentos.

Artículo 21. Matrícula no nacional. Las disposiciones del presente Capítulo se entenderán sin perjuicio de lo que dispongan o puedan disponer los acuerdos internacionales que constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación, de los que trata el artículo 77 del Convenio de Chicago.

Artículo 22. Transferencia de obligaciones correspondientes al Estado de matrícula. En el caso de celebración de contratos de utilización de aeronaves, la Autoridad Aeronáutica Civil queda facultada para transferir o aceptar, según sea el caso, todas o cualesquiera de las responsabilidades que competen al Estado de matrícula, con arreglo a los artículos 22, 30, 31 y 32 a) del Convenio de Chicago, así como para registrar la transferencia ante el Consejo de la OACI y hacerla pública, según lo dispuesto por el artículo 83 bis de dicho Convenio.

Artículo 23. Certificado de matrícula. Un certificado de matrícula, conforme al modelo establecido por los Reglamentos, será otorgado al propietario u operador de la aeronave y deberá llevarse siempre en un lugar visible en ella.

Artículo 24. Cancelación de matrícula. Procederá la cancelación de la matrícula panameña por solicitud del propietario o de quien este autorice, por orden judicial o de oficio, en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Aeronáutica Civil conceda autorización para su matrícula en otro Estado, lo que procederá siempre que se encuentre libre de limitaciones y gravámenes o con el consentimiento de los acreedores registrados;
2. Cuando se requiera ponerla definitivamente fuera de servicio;
3. Cuando la aeronave fuere totalmente destruida conforme a la ley;
4. Si se comprobare que previamente al Registro en Panamá, estaba inscrita en otro Estado;
5. En los demás casos previstos en los Reglamentos.

La nacionalidad panameña de la aeronave se pierde por la cancelación de la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 25. Marcas de nacionalidad y de matrícula. La marca de nacionalidad para las aeronaves civiles panameñas será HP; la marca de matrícula consistirá en un grupo de números o letras, o combinación de ambos, agregados a la marca de nacionalidad, que podrá ser seguida del código asignado de acuerdo con lo que establezca el Reglamento respectivo, emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil; además, deberá llevar visible la bandera de Panamá.

Artículo 26. Documentos a bordo. Toda aeronave en vuelo deberá llevar a bordo los siguientes documentos:

1. Certificado de matrícula;
2. Certificado de aeronavegabilidad;
3. Certificado de homologación de ruido;
4. Libro de a bordo;
5. Manual de vuelo;
6. Licencia de radio;
7. Cualquier otro documento requerido por los Reglamentos.

Capítulo III

Aeronavegabilidad

Artículo 27. Aeronavegabilidad. La Autoridad Aeronáutica Civil deberá adoptar las normas de aeronavegabilidad, con fundamento en las provisiones de los Anexos al Convenio de Chicago, en particular, sobre el otorgamiento, enmienda, cancelación o convalidación de los certificados de aeronavegabilidad, de las licencias técnicas, así como las disposiciones necesarias para hacer cumplir tales preceptos. Igualmente, la Autoridad Aeronáutica Civil desarrollará las labores de inspección, certificación y supervisión, según los procedimientos sugeridos por los organismos internacionales competentes y los reglamentos correspondientes.

Cuando la aeronave no reúna los requisitos necesarios, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá suspender o cancelar el certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 28. Convalidación. Procederá la convalidación de certificados de aeronavegabilidad expedidos por otros Estados, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o validaron, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en la República de Panamá.

Capítulo IV

Registro Aeronáutico Nacional

Artículo 29. Naturaleza administrativa. El Registro Aeronáutico Nacional será una dependencia de la Autoridad Aeronáutica Civil, regida por los principios registrales de publicidad y seguridad jurídica, en donde se lleven los libros y se inscriban todas las licencias concedidas al personal aeronáutico, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de operación y explotación, certificados de matrícula y otros contratos técnicos, así como los demás actos que prescriban la presente Ley y sus Reglamentos.

Artículo 30. Actos y contratos sobre aeronaves. Los actos y contratos relativos a enajenación, trasposos y gravámenes sobre aeronaves, deberán constar en escritura pública, que deberá ser registrada en el Registro Público. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, tales actos tendrán plena validez en Panamá, luego de surtido el trámite de autenticación documental correspondiente y se hayan inscrito en el Registro Público.

Artículo 31. Actos y contratos celebrados en el extranjero. Los actos y contratos válidamente celebrados en el extranjero con arreglo a las normas locales, relativos a aeronaves extranjeras, tendrán plena validez en Panamá, siempre que se inscriban de conformidad con la presente Ley.

Artículo 32. Registro Público. En el Registro Público existirá una Sección que se denominará Sección Aeronáutica, en la cual se inscribirán:

1. Los títulos por los cuales se constituyen, adquieren, transmiten, modifiquen, graven o extingan el dominio y demás derechos reales, sobre las aeronaves civiles panameñas;
2. Los contratos de arrendamiento y fletamento;
3. Los secuestros, embargos, sentencias, autos o cualesquiera otras resoluciones judiciales o administrativas que afecten el título o dominio de las aeronaves.

Artículo 33. Falta de inscripción. Los documentos a que se refiere el artículo anterior no afectarán a terceros, sino desde la fecha de su presentación para su inscripción en la Sección Aeronáutica del Registro Público.

Artículo 34. Derechos de inscripción. Las inscripciones que se realicen en el Registro Aeronáutico Nacional, estarán sujetas al pago de los derechos que prescriban los Reglamentos.

Capítulo V

Derechos sobre Aeronaves

Artículo 35. Derecho real de hipoteca. Las aeronaves panameñas pueden gravarse mediante hipoteca, siempre que la escritura respectiva sea inscrita en el Registro Público y contenga las características y signos necesarios para su cabal identificación. Tal garantía puede comprender el todo o solamente partes de la aeronave en cuestión.

Artículo 36. Secuestro y embargo de aeronaves. El embargo de una aeronave debe ser anotado en el Registro Público. Si el secuestro correspondiente recae sobre aeronave destinada al servicio público, no podrá tener efecto, hasta tanto quede ejecutoriado el auto que ordene llevar adelante la ejecución.

Artículo 37. Obligaciones del deudor. El deudor no podrá separar de la aeronave hipotecada aquellas partes a que se extienda el gravamen, sin permiso del acreedor, salvo que se trate de operaciones de mantenimiento, como tampoco podrá modificar sus características de construcción o funcionamiento, sin dicho permiso.

Artículo 38. Créditos privilegiados. Son créditos privilegiados sobre las aeronaves, sobre su precio o sobre la suma por la cual estuvieren aseguradas, en el orden en que se enumeran, los siguientes:

1. Los impuestos nacionales que graven la aeronave;
2. La hipoteca constituida sobre la aeronave;
3. Los salarios y prestaciones sociales debidos a las tripulaciones;
4. Las sumas debidas al sector del transporte aéreo, por razón de las operaciones de la aeronave en cuestión, por el último viaje.

Los demás créditos se atenderán con arreglo al Derecho Común.

Título III

Servicios de la Navegación Aérea

Artículo 39. Servicios de la navegación aérea. Son servicios de la navegación aérea los de control de tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, los meteorológicos, los de balizamientos, los de búsqueda y salvamento, la información aeronáutica y cualquier otro que sea necesario para garantizar la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea.

Artículo 40. Meteorología. El Servicio Nacional Meteorológico trabajará en coordinación con la Autoridad Aeronáutica Civil, con el objeto de ligar este servicio con la red meteorológica aeronáutica.

Artículo 41. Coordinación. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil coordinar y colaborar, con los medios de que disponga, en las labores de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de las aeronaves, sus tripulaciones y los pasajeros, que se encuentren perdidos, en peligro o accidentados, en territorio panameño.

Artículo 42. Búsqueda y salvamento. La Autoridad Aeronáutica Civil creará, en los lugares que estime convenientes, centros y subcentros de búsqueda y salvamento.

Las operaciones de búsqueda y salvamento, ya sean de carácter privado u oficial, serán realizadas bajo la dirección y control de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Todo aquel que por imprudencia, impericia, negligencia o transgresión de disposiciones reglamentarias motivase una movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá por los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun cuando el socorro no hubiese sido solicitado y sin perjuicio de la responsabilidad penal consiguiente.

Parágrafo. Las operaciones señaladas en este artículo se adelantarán con arreglo al Reglamento, el cual se expedirá con fundamento, en particular, en las disposiciones del Anexo 12 al Convenio de Chicago.

Título IV

Personal Técnico Aeronáutico

Artículo 43. Definición. Se entiende por personal técnico aeronáutico todos los titulares de licencias técnicas expedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil, habilitados para desempeñar funciones relativas a la navegación aérea, así como a la operación de aeronaves y aeropuertos.

Se entiende por tripulación técnica de vuelo al comandante de la aeronave, al copiloto y al ingeniero de vuelo.

Artículo 44. Principio general. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante la expedición de los Reglamentos respectivos, la determinación de las funciones que debe cumplir el personal técnico aeronáutico, las condiciones y requisitos para su ejercicio, así como la expedición de las licencias correspondientes.

Artículo 45. Licencias. Ninguna persona puede ejercer funciones adscritas al personal técnico aeronáutico, a menos que sea titular de la licencia que lo habilite para ello, expedida con arreglo a los Reglamentos.

El ejercicio de funciones de la tripulación técnica es privativo de ciudadanos panameños; sin embargo, si se comprueba su falta, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá autorizar, mediante resolución motivada, la contratación temporal de personal extranjero, previa demostración de la necesidad debidamente justificada.

Parágrafo. La Autoridad Aeronáutica Civil expedirá el Reglamento de Licencias, con fundamento, en particular, en las normas contenidas en el Anexo 1 al Convenio de Chicago.

Artículo 46. Convalidación. Con la condición de que se cumpla con la totalidad de los requisitos establecidos en los Reglamentos, la Autoridad Aeronáutica Civil reconocerá los certificados de aptitud y las licencias expedidas por autoridades competentes extranjeras, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido, sean iguales o superiores a los contenidos en los Reglamentos de Panamá y siempre que en dichos países se reconozcan y convaliden las licencias expedidas por la República de Panamá.

Artículo 47. Registro. Los titulares de licencias expedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil, o por autoridades extranjeras debidamente convalidadas, deberán inscribirlas en el Registro Aeronáutico Nacional, de conformidad con los Reglamentos.

Artículo 48. Tripulación. La tripulación de una aeronave está constituida por el personal técnico aeronáutico, cuyas funciones consisten, en general, en prestar servicios a bordo, sea en relación con la conducción propiamente dicha de la aeronave, o con la atención de pasajeros y carga, todo ello con arreglo a lo que dispongan los Reglamentos para cada función.

Artículo 49. Responsabilidad del comandante. El comandante de la aeronave será el piloto al mando, a quien corresponde la responsabilidad de su seguridad y operación y a cuya autoridad quedan sometidos tanto los demás miembros de la tripulación, como los pasajeros durante el vuelo.

Artículo 50. Funciones del comandante. Corresponde al comandante el cumplimiento de las funciones técnicas propias de su cargo, contenidas en los Reglamentos, así como de las instrucciones del explotador, en cuanto sean compatibles con las primeras.

Artículo 51. Atribuciones especiales. En caso de que el comandante tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer a bordo un acto violatorio de la ley penal, o que pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes a bordo, o el buen orden o la disciplina, se encuentra facultado para adoptar, respecto a dicha persona, las medidas que considere razonables, tendientes a proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo, el buen orden y la disciplina, así como para entregarla a las autoridades competentes al aterrizar.

Artículo 52. Colaboración de tripulantes y pasajeros. En el caso de que el comandante decida ejercer las atribuciones de que trata el artículo anterior, y con miras a su efectividad, podrá exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar, mas no exigir, la colaboración de los pasajeros.

Título V

Infraestructura

Artículo 53. Infraestructura. Se entiende por infraestructura el conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación y comunicaciones.

Artículo 54. Definiciones. Los siguientes términos se entenderán así:

1. *Aeródromo.* Área definida de tierra o agua, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves.

2. *Aeropuerto.* Aeródromo en el que existan de modo permanente instalaciones y servicios públicos, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.
3. *Aeropuerto internacional.* Es el designado por la Autoridad Aeronáutica Civil y habilitado para el tráfico aéreo internacional, en donde el Estado presta servicios de inmigración, aduana y sanidad.

Artículo 55. Certificado de operación. Ningún aeródromo podrá ser operado en territorio nacional, a menos que cuente con el certificado de operación correspondiente, otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil, en el que figuren las especificaciones y condiciones que prescriban los Reglamentos.

Artículo 56. Clasificación. La clasificación, utilización, características físicas, señales, iluminación y construcción de aeródromos, se determinarán y realizarán conforme lo establezcan los Reglamentos.

Artículo 57. Libertad de utilización. Toda persona tiene acceso a los aeródromos públicos, así como a los servicios que allí se prestan, con la condición de que cumpla con los requisitos y condiciones que fijen los Reglamentos.

Artículo 58. Utilización de aeródromos privados. Los aeródromos privados pueden ser utilizados, en todo caso, por las aeronaves de Estado; en tanto que las demás podrán hacerlo exclusivamente por razones de seguridad, salvo autorización expresa del operador.

Artículo 59. Utilidad pública. Para todos los efectos previstos por las leyes, los aeropuertos se declaran de utilidad pública.

Artículo 60. Seguridad aeroportuaria. La Autoridad Aeronáutica Civil velará y coordinará la seguridad de los aeropuertos, la cual se determinará con arreglo a lo dispuesto en la ley, los Reglamentos y, en particular, según las normas contenidas en el Anexo 17 al Convenio de Chicago.

Artículo 61. Registro. El Registro Aeronáutico panameño de que trata esta Ley, incluirá la inscripción de los aeródromos establecidos y que se establezcan en el país, y contendrá la información que determinen los Reglamentos.

Artículo 62. Tasas aeroportuarias. Los operadores de aeropuertos, cualquiera sea su categoría, podrán recaudar y percibir, en todo o en parte, y por concepto de los servicios que presten, las tasas y los derechos aeronáuticos que fije y autorice la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 63. Superficies de despeje. Se entiende por superficies de despeje las áreas en el espacio, ubicadas sobre la superficie de los aeropuertos y sus inmediaciones, en donde, por

disposición de la Autoridad Aeronáutica Civil, las construcciones y plantaciones están limitadas en altura. La Autoridad Aeronáutica Civil determinará, para cada aeropuerto, las superficies de despeje, así como la altura máxima de las construcciones y plantaciones que se ubiquen bajo tales superficies, las cuales no se pueden adelantar ni establecer sin el permiso previo de dicha Autoridad.

Artículo 64. Tolerancia del tránsito. Las personas y los bienes adyacentes a los aeropuertos y aeródromos del país, tolerarán el tránsito de las aeronaves.

Artículo 65. Señalamiento de obstáculos. La Autoridad Aeronáutica Civil queda investida de facultades para exigir a los propietarios de determinadas construcciones que, a su costa, señalen la altura de dichas construcciones, de la manera y con los medios que dicha Autoridad indique, conforme a los Reglamentos.

Artículo 66. Remoción de obstáculos. Constituye obligación de los operadores o explotadores de aeronaves, equipos, vehículos o elementos, mantener libres de obstáculos las áreas de los aeropuertos destinadas a la circulación. En caso de obstrucción, la Autoridad Aeronáutica Civil exigirá al explotador u operador del equipo la remoción inmediata del obstáculo que, de no realizarse, lo hará la Autoridad por cuenta y riesgo de dicho explotador, sin perjuicio de las indemnizaciones y sanciones que puedan tener lugar.

Artículo 67. Control y prestación de los servicios. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil el control de la prestación de los servicios de la Navegación Aérea. En el ejercicio de tal atribución, dictará las providencias que sean necesarias para la mayor seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Artículo 68. Administración, seguridad y facilitación de aeródromos. En los aeropuertos de la República, la autoridad superior en materia de seguridad y operaciones, estará a cargo de un funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Dicho funcionario coordinará con los responsables de migración, aduanas, sanidad y seguridad aeroportuaria, y tendrá autoridad para proponer medidas disciplinarias a los superiores de los empleados de cualesquiera de esas dependencias mientras se encuentren prestando servicio y se afecten la seguridad y operación del aeródromo.

El oficial a cargo del destacamento de policía deberá coordinar y colaborar con el funcionario encargado por la Autoridad Aeronáutica Civil, en cuanto a los servicios de policía en materia de seguridad y operación del aeropuerto.

Artículo 69. Reglamento. La Autoridad Aeronáutica Civil elaborará el Reglamento de Infraestructura con arreglo a las normas pertinentes y, en particular, lo dispuesto por el Anexo 14 al Convenio de Chicago.

Título VI

Servicios Aéreos

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 70. Naturaleza. La organización de los servicios aéreos de Panamá se estructura con fundamento, entre otros factores, en lo siguiente:

1. Los intereses supremos del Estado y del usuario;
2. La equidad y reciprocidad;
3. La satisfacción de los requisitos del comercio interno e internacional en materia de transporte;
4. El fomento del turismo;
5. La creación de empleos;
6. El ingreso de divisas;
7. La contribución al desarrollo nacional;
8. La prestación de servicios a la defensa nacional.

Artículo 71. Principio general. Ninguna persona puede prestar servicios aéreos comerciales, a menos que cuente con los correspondientes certificados de operación y explotación. El titular de tales instrumentos se denomina explotador y mientras tenga la calidad de tal, deberá mantener las condiciones técnicas y administrativas que acreditó al momento de su obtención.

Artículo 72. Clasificación. Los servicios aéreos comerciales pueden ser de transporte público o de trabajos aéreos. En los primeros, se realiza el transporte de personas o cosas, mientras que en los segundos, se realizan todas las demás actividades aéreas comerciales.

Artículo 73. Servicios de transporte aéreo público. Los servicios de transporte aéreo público pueden ser regulares o no regulares, e internacionales o de cabotaje, según las condiciones que para cada uno fije la Autoridad Aeronáutica Civil en los Reglamentos.

Artículo 74. Cabotaje. El tráfico de cabotaje se reserva, en principio, a los transportadores nacionales. Sin embargo, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7 del Convenio de Chicago, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá acordar con otros Estados áreas de cabotaje.

Artículo 75. Certificados de explotación y operación. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil el otorgamiento de los certificados de explotación y operación, para lo cual deberá determinar si el pretendido explotador u operador, posee los medios técnicos y los recursos financieros necesarios para prestar los servicios, para luego fijar las condiciones generales y las especificaciones particulares que el titular debe cumplir, en vista de la seguridad de la operación propuesta. Le corresponde igualmente ejercer la inspección y vigilancia para que tales servicios se presten de manera segura y eficiente.

La Autoridad Aeronáutica Civil podrá expedir certificados de explotación provisional, sujeta a las disposiciones establecidas en los Reglamentos.

Artículo 76. Suspensión o cancelación. Los certificados de explotación y operación pueden ser suspendidos o cancelados en cualquier tiempo por la Autoridad Aeronáutica Civil, en caso de violación de las leyes o Reglamentos o cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones conforme a las cuales le fueron expedidos.

Artículo 77. Transporte público. El transporte aéreo es un servicio público y, como tal, queda sometido al régimen jurídico previsto para tales servicios por la Constitución Política y las leyes.

Artículo 78. Contenido. Los certificados de explotación para prestar servicios de transporte aéreo se expedirán cuando fueren pertinentes, con indicación precisa sobre las rutas que van a ser servidas, los equipos que se van a utilizar, la capacidad ofrecida, las frecuencias y las demás condiciones que señalen los Reglamentos.

Artículo 79. Transportadores panameños. Los certificados de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo en Panamá, quedan reservados para nacionales con base de operaciones en Panamá. Si se trata de personas jurídicas, quien pretenda obtener tales certificados deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica Civil que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se halla en manos de nacionales, entre otros medios, con la prueba de que el cincuenta y uno por ciento (51%) del capital suscrito y pagado de la sociedad se encuentra representado en acciones nominativas a nombre de panameños. En el transporte doméstico, dicho porcentaje se fija en un mínimo de sesenta por ciento (60%). Los titulares de los certificados deberán conservar tales porcentajes durante todo el tiempo de su vigencia.

Artículo 80. Condiciones y término. La Autoridad Aeronáutica Civil, en la autorización correspondiente, establecerá las condiciones y el término por el cual será utilizada la aeronave objeto de arrendamiento con tripulación.

Artículo 81. Registro. Los certificados de explotación y de operación deberán ser inscritos por sus titulares en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 82. Intransferibilidad. Los certificados de explotación y los de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título, por ser los derechos de tráfico propiedad del Estado.

Artículo 83. Transporte aéreo internacional. Los explotadores nacionales tendrán acceso al transporte aéreo internacional con arreglo a los acuerdos internacionales con los demás Estados y en la medida en que ofrezcan garantías suficientes de capacidad administrativa, técnica y financiera para prestar tales servicios.

A falta de convenios o acuerdos internacionales, el acceso se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y de acuerdo con lo establecido en el artículo 70 de la presente Ley.

La Autoridad Aeronáutica Civil no concederá derechos aerocomerciales a empresas extranjeras si no está garantizada la debida reciprocidad por parte del gobierno respectivo.

Artículo 84. Explotadores extranjeros. Los explotadores extranjeros tendrán acceso a derechos de tráfico otorgados por Panamá, según lo dispongan los acuerdos internacionales o, en su defecto, con fundamento en el principio de la reciprocidad.

Artículo 85. Acuerdos de colaboración. Quedan sujetos a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica Civil, los acuerdos de colaboración e integración operativa o comercial que celebren empresas panameñas entre sí o con empresas extranjeras.

Artículo 86. Garantías. Para obtener un certificado de explotación o de operaciones, la Autoridad Aeronáutica Civil, según lo prescriba el Reglamento, podrá requerir, en el caso de empresas extranjeras, una garantía que adecuada y efectivamente garantice las acreencias para con la Autoridad Aeronáutica Civil, la cual se extenderá por el término que determine dicha autoridad.

Esta garantía podrá ser hasta el treinta por ciento (30%) de la facturación estimada en concepto de pago de tasas, tarifas, derechos y ventas fijadas por la Autoridad Aeronáutica Civil, correspondiente a dos meses de operaciones de la empresa o de otras similares.

Artículo 87. Exención de impuestos. Las empresas que mediante certificados de explotación se dediquen al servicio de transporte aéreo público o de trabajo aéreo, quedarán exentas, por todo el tiempo de vigencia, del permiso de explotación de los impuestos de importación y derechos consulares de:

1. Las aeronaves para ser operadas por compañías nacionales de aviación;
2. Los equipos de radiotelegrafía, los faros de radio y otros aparatos que, a juicio del Órgano Ejecutivo, sean de ayuda a la navegación aérea;
3. El equipo especializado para servicio exclusivo de las aeronaves, equipo para aeródromos, embarcaderos, hangares y talleres de reparación;
4. Las piezas de repuesto y motores supletorios de las aeronaves;
5. El combustible y lubricante que traigan consigo o que obtengan en el país las aeronaves para su uso en el vuelo hacia el punto de destino.

Parágrafo. Los impuestos, derechos, contribuciones, honorarios, tasas y servicios no mencionados en este artículo son obligatorios para dichas empresas, conforme a las disposiciones legales vigentes.

El Reglamento contendrá la clasificación de los servicios aéreos, de los explotadores y de las rutas; igualmente, señalará las condiciones técnicas y de seguridad operacional que se deben cumplir para obtener los certificados, su vigencia, así como los procedimientos administrativos que deben seguirse en orden a su obtención.

Capítulo II

Contratos de Utilización de Aeronaves

Artículo 88. Disponibilidad de equipos. Los titulares de certificados de explotación y de operación podrán ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica Civil, para operar mediante

aeronaves de las que no son propietarios, según modalidades contractuales que, entre otras, se describen en la presente Ley.

Artículo 89. Contrato de arrendamiento. Habrá contrato de arrendamiento cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario, por determinado tiempo y por remuneración determinada, el uso y goce de una aeronave, con o sin la tripulación, en el entendimiento de que la entrega de la aeronave implica la transferencia al arrendatario de la calidad de explotador de ella.

Artículo 90. Contrato de fletamento. Habrá contrato de fletamento cuando el fletante pone a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave, mediante un precio cierto, para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, conservando el fletante el control sobre la tripulación, la conducción técnica de la aeronave y la calidad de explotador.

Artículo 91. Contrato de intercambio. Por el contrato de intercambio de aeronaves, dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente su calidad de explotadores de aeronaves, con o sin tripulación, en el entendimiento de que si las aeronaves difieren en tipo y características, pueden convenirse las contraprestaciones que las partes estipulen.

Artículo 92. Contrato de arrendamiento financiero. Habrá contrato de arrendamiento financiero cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario la tenencia de una aeronave para su utilización comercial, mediante el pago de un canon, suma que se aplicará al precio de la aeronave para el caso de que el arrendatario ejerza una opción de compra que el arrendador le otorga, en los términos y condiciones que las partes convengan.

Capítulo III

Trabajos Aéreos

Artículo 93. Definición. Se denominan empresas de trabajos aéreos aquellas cuyo objeto social y servicios ofrecidos, consisten en la explotación comercial de aeronaves, distinta a la prestación de servicios de transporte aéreo.

Artículo 94. Operación. La operación de empresas de trabajos aéreos deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Aeronáutica Civil, a menos que los Reglamentos dispongan lo contrario para determinadas actividades.

Las empresas de trabajos aéreos quedan sometidas a los Reglamentos, los cuales contendrán normas técnicas de obligatorio cumplimiento.

Título VII

Establecimientos Educativos

Artículo 95. Establecimientos educativos. Los establecimientos educativos son aquellos en donde se imparte instrucción relativa a materias atinentes a las actividades aéreas civiles, cuyo

conocimiento figure como requisito previo para la obtención de cualquiera de las licencias de que trata el Título IV de la presente Ley. Estos establecimientos deberán contar con un certificado de operación otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de los permisos que deban obtener de parte de otras entidades del Estado. Dicha Autoridad no reconocerá como válidos los certificados de estudio que se expidan en incumplimiento de lo aquí dispuesto.

Artículo 96. Principio general. La instrucción aeronáutica en Panamá estará primordialmente a cargo de establecimientos educativos y centros de adiestramiento, que se organizarán y funcionarán de acuerdo con la presente Ley y los Reglamentos.

La Autoridad Aeronáutica Civil tendrá a su cargo la supervisión de los establecimientos educativos en donde se imparte instrucción aeronáutica. Los certificados de operación otorgados a dichos establecimientos podrán ser suspendidos o cancelados, de conformidad con el Reglamento, si se comprueban irregularidades o deficiencias académicas o curriculares en la enseñanza, o en la expedición de títulos de idoneidad.

Artículo 97. Personal docente. Los instructores de materias técnicas deberán ser titulares de las licencias respectivas.

Título VIII

Aeroclubes

Artículo 98. Aeroclubes. Los clubes aéreos se constituirán como asociaciones civiles, con miras a la promoción de la aviación mediante el abaratamiento de los costos de vuelo para sus miembros y el intercambio de informaciones y conocimientos técnicos, así como para la prestación de servicios de auxilio en determinadas emergencias.

Si posteriormente a la autorización se encontrara que el funcionamiento de cualquier club aéreo o sus operaciones perjudican la seguridad de las aeronaves o violan la ley o los reglamentos respectivos, la Autoridad Aeronáutica Civil recomendará que se revoque dicha personería.

La Autoridad Aeronáutica Civil fomentará la formación de clubes aéreos, suministrará la asistencia técnica y la guía que estime conveniente a los intereses públicos y a la seguridad de la navegación aérea, y controlará sus actividades aéreas y técnicas.

Título IX

Talleres de Mantenimiento e Industria Aeronáutica

Artículo 99. Talleres de mantenimiento y servicios de escala. Los establecimientos en donde se realicen labores de reparación y mantenimiento de aeronaves, motores, componentes y equipos, así como servicios de escala, deberán someter a la consideración y aprobación de la Autoridad Aeronáutica Civil la descripción y los programas de los servicios que prestan. No serán válidas las certificaciones que expidan sin el cumplimiento de dicho requisito.

Artículo 100. Convalidación. La Autoridad Aeronáutica Civil podrá convalidar estaciones de talleres extranjeros, en cuyo caso el interesado debe suministrarle toda la información técnica de que disponga, junto con una copia auténtica de las autorizaciones con que cuente, expedidas por la autoridad competente del país del domicilio de dicho fabricante.

Artículo 101. Delegación. Se entenderá que al expedir certificaciones, el taller que lo haga actúa como delegatario de la autoridad pública y, por tanto, sujeto a las responsabilidades inherentes a su condición de tal.

Artículo 102. Industria aeronáutica. La industria aeronáutica establecida en Panamá, que es el conjunto de establecimientos que fabrican o ensamblan aeronaves, equipos, partes, repuestos y componentes en general, requerirá de licencia de la Autoridad Aeronáutica Civil, en la medida en que en su actividad quede comprometida la seguridad de vuelo, según lo prescriban los Reglamentos.

Artículo 103. Inspección. Las actividades a que se refiere el presente Título, sea que requieran o no de licencia de funcionamiento, quedan sometidas a la permanente inspección y vigilancia de la Autoridad Aeronáutica Civil, que la ejercerá con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas técnicas.

Los reglamentos que se expidan para las actividades aquí descritas, contendrán los requisitos que se deben cumplir para la obtención de los permisos y licencias de dichas actividades, así como los procedimientos para obtenerlos.

Título X

Investigación de Accidentes de Aviación

Artículo 104. Principio general. Todo accidente o incidente de aviación, independientemente de sus consecuencias, debe ser investigado por la Autoridad Aeronáutica Civil, con arreglo a los Reglamentos que se expidan según las disposiciones contenidas en el Anexo 13 al Convenio de Chicago.

Artículo 105. Objeto. El objeto de la investigación de accidentes o incidentes consiste en la determinación de las causas probables que los produjeron, para adoptar las medidas necesarias que eviten, en lo posible, su repetición.

Artículo 106. Alcance. La investigación a que se refiere el presente Título será de naturaleza eminentemente técnica y se adelantará sin perjuicio de las demás investigaciones que se realicen por parte de otras autoridades, con propósitos distintos al señalado en el artículo precedente, como son las de naturaleza judicial.

Artículo 107. Medidas de protección. La Autoridad Aeronáutica Civil adoptará las medidas necesarias y a su alcance a fin de proteger las pruebas, así como la custodia de la aeronave y su contenido, sin que ello implique que asuma responsabilidad alguna frente al explotador de la aeronave en cuestión, ni ante terceros.

Artículo 108. Información. Toda persona que tome conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de los despojos de una aeronave, deberá comunicarlo al funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil más próximo, por el medio más rápido y en el menor tiempo posible.

Artículo 109. Junta de Investigación. Si el accidente tiene carácter internacional o si es muy grave, su investigación estará a cargo de una Junta de Investigación que será designada por el Director de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Título XI

Contrato de Transporte Aéreo

Capítulo I

Transporte Aéreo de Personas

Artículo 110. Definición. En el contrato de transporte aéreo de personas, se entiende que una persona, llamada transportista, se obliga a transportar a otra, llamada pasajero, de un lugar a otro, mediante una aeronave, a cambio de un precio, y en las condiciones y modalidades que las partes estipulen.

Artículo 111. Disposiciones aplicables. Todo lo relativo al transporte aéreo interno, se ceñirá a las disposiciones de la presente Ley o, en su defecto, a sus principios.

El transporte aéreo internacional se regirá, a falta de tratados, convenios o acuerdos internacionales, por los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 112. Transporte interno y transporte internacional. Para los fines del presente Título, se considera transporte interno todo transporte en el cual el lugar de partida y el lugar de destino están situados dentro del territorio nacional; en este caso, el transporte no perderá su carácter de interno por el hecho de que la aeronave, por causa de fuerza mayor, tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

Se considera transporte internacional todo transporte en el cual, a consecuencia del acuerdo entre las partes, el lugar de partida y el de destino están situados en territorio de dos Estados diferentes, o el lugar de partida y el de destino están situados en el territorio de un mismo Estado, estando previstos uno o más aterrizajes en el territorio de otro Estado.

Artículo 113. Transportes sucesivos. El transporte efectuado por varios transportistas, sucesivamente, se tendrá como una sola operación, cuando las partes así lo hayan considerado, independientemente de que se hayan suscrito uno o varios contratos.

Artículo 114. Documentos de transporte. En el contrato de transporte de pasajeros, se expedirá un documento individual o colectivo que contenga los puntos de origen y destino, instrumento que puede ser sustituido por cualquier otro medio en donde quede tal constancia, en cuyo caso el transportista se obliga a suministrar al pasajero, si este así lo solicita, una declaración que contenga los datos registrados en tal medio. Además, el transportista entregará al pasajero un aviso relativo al régimen de responsabilidad aplicable.

Artículo 115. Talón de equipaje. El transportista deberá entregar al pasajero un talón de identificación del equipaje, por cada bulto de equipaje facturado.

Artículo 116. Incumplimiento. El incumplimiento de los requisitos descritos en los artículos precedentes, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las normas aquí contenidas.

Capítulo II

Transporte Aéreo de Carga

Artículo 117. Definición. En el contrato de transporte aéreo de carga, se entiende que una persona, llamada transportista, se obliga a transportar cosas, de un lugar a otro, mediante una aeronave, a cambio de un precio y en las condiciones y modalidades que las partes estipulen, donde el que envía la carga se denomina remitente o expedidor y el que la recibe se denomina destinatario o consignatario.

Artículo 118. Documentos de transporte. En el transporte aéreo de carga se expedirá un documento denominado guía aérea o carta de porte aéreo o, en su defecto, el contrato podrá acreditarse por cualquier otro medio en donde quede constancia del transporte, en cuyo caso el transportista se obliga a suministrar al expedidor, si este así lo solicita, un recibo de carga que permita la identificación del envío, así como el acceso a la información que contenga los datos registrados en tal medio.

Artículo 119. Contenido. La carta de porte aéreo o el recibo de carga, según el caso, deberán incluir como mínimo:

1. Los puntos de origen y de destino;
2. La indicación del peso del envío.

Artículo 120. Naturaleza de la carga. En el caso de que fuere necesario para el cumplimiento de formalidades de aduana, de policía o de otras autoridades públicas, podrá exigírsele al expedidor que entregue un documento en donde conste la naturaleza de la carga, lo cual no crea para el transportista ninguna obligación ni responsabilidad adicionales.

Artículo 121. Representación. Si a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se entenderá, salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

Artículo 122. Documentos para varios bultos. En el caso de envío de varios bultos, el transportista tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas y este a pedir al transportista que entregue recibos de carga separados, cuando se utilicen los otros medios antes previstos.

Artículo 123. Incumplimiento. El incumplimiento de los requisitos descritos en los artículos precedentes, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las normas aquí contenidas.

Artículo 124. Responsabilidad por las indicaciones de la carta. El expedidor es responsable respecto a la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga, o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados anteriormente, todo lo cual se aplica igualmente cuando la persona que actúa en nombre del expedidor, es también dependiente del transportista.

Artículo 125. Declaraciones irregulares del expedidor. El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que sufra este o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.

Artículo 126. Declaraciones irregulares del transportista. Con arreglo a lo previsto en los artículos precedentes, el transportista deberá indemnizar al expedidor por todo daño que haya sufrido este o cualquier otra persona con respecto a la cual el expedidor sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por el transportista o en su nombre en el recibo de carga, o en la constancia conservada por los otros medios mencionados anteriormente.

Artículo 127. Valor probatorio. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga, en su caso, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, así como de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.

Artículo 128. Declaraciones. Las declaraciones contenidas en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, relativas al peso, a las dimensiones o al embalaje de la carga, así como el número de bultos, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados. Las indicaciones relativas a la cantidad, al volumen y al estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando este las haya comprobado en presencia del expedidor

y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

Artículo 129. Derecho de disposición de la carga. A condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, el expedidor tiene derecho a disponer de la carga, bien retirándola del aeropuerto de origen o de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o bien haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de origen. Sin embargo, el expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportista ni a otros expedidores y deberá rembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

Artículo 130. Cumplimiento de instrucciones. En caso de que al transportista le sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor respecto al derecho de disposición, deberá avisarle inmediatamente. Si por el contrario, el transportista cumple tales instrucciones sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado a este último, será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.

Artículo 131. Cesación de derechos del expedidor. El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el derecho del destinatario, conforme al artículo siguiente. Sin embargo, si el destinatario rehúsa aceptar la carga, o si no es hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Artículo 132. Entrega de la carga. Salvo cuando el expedidor ejerza el mencionado derecho de disposición, a la llegada de la carga al lugar de destino, el destinatario tendrá derecho a pedir al transportista que le entregue la carga, a cambio del pago del precio que corresponda y del cumplimiento de las demás condiciones de transporte.

Artículo 133. Aviso. Salvo estipulación en contrario, el transportista debe dar aviso al destinatario acerca de la llegada de la carga a su destino, tan pronto como ello ocurra.

Artículo 134. Oportunidad para el ejercicio de derechos. Si dentro de los siete días siguientes a la fecha prevista del arribo de la carga a su lugar de destino, no ha llegado, o si el transportista admite su pérdida, el destinatario podrá entonces ejercer contra aquel los derechos derivados del contrato de transporte.

Artículo 135. Ejercicio de derechos del expedidor y del destinatario. El expedidor y el destinatario podrán ejercer, respectivamente, todos los derechos que les conceden los artículos precedentes, cada uno en su propio nombre, ya sea en su propio interés o en el de terceros, a condición de que cumplan las obligaciones que el contrato de transporte les impone.

Artículo 136. Exclusión. Los artículos precedentes no afectan las relaciones entre el expedidor y el destinatario, ni las relaciones entre terceros cuyos derechos provengan del expedidor o del destinatario, ni podrán modificarse, sino mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

Artículo 137. Formalidades. El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía o de cualquier otra autoridad pública, antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes. A su turno, el transportista no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

Título XII

Responsabilidad Civil

Capítulo I

Transporte Internacional de Pasajeros y Equipajes

Artículo 138. Muerte y lesiones de los pasajeros. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero, cuando el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Artículo 139. Equipaje. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, cuando el hecho que la causó se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier periodo en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

Artículo 140. Oportunidad para el ejercicio de derechos. Si dentro de los veintiún días siguientes a la fecha prevista del arribo del equipaje facturado a su lugar de destino, este no ha llegado, o si el transportista admite su pérdida, el pasajero podrá entonces ejercer contra aquel los derechos derivados del contrato de transporte.

Artículo 141. Aviso de protesta. El recibo del equipaje facturado sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que ha sido entregado en buen estado, de conformidad con los documentos de transporte. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de advertida y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días, contado a partir de la fecha de su recibo. En caso de

retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de los veintiún días, contados a partir de la fecha en que el equipaje fue puesto a su disposición.

Capítulo II

Transporte Internacional de Carga

Artículo 142. Daño de la carga. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga, cuando el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción, pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:

1. La naturaleza de la carga o un defecto o vicio propios de ella;
2. El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;
3. Un acto de guerra o un conflicto armado;
4. Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

Artículo 143. Periodo del transporte. El transporte aéreo, a los efectos del presente Título, comprende el periodo durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista, pero no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores, efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o trasbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el periodo de transporte aéreo.

Artículo 144. Aviso de protesta. El recibo de la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que ha sido entregada en buen estado, de conformidad con los documentos de transporte. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de advertida y, a más tardar, dentro de un plazo de catorce días, contado a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de los veintiún días, contados a partir de la fecha en que la carga fue puesta a su disposición.

Capítulo III

Indemnizaciones y Límites de Responsabilidad por Transporte Internacional

Artículo 145. Muerte o lesiones de los pasajeros. Respecto a los daños previstos en el artículo 138, que no excedan de cien mil derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad. Sin embargo, en la medida que exceda de dicha suma, el transportista no será responsable del daño si prueba que:

1. No se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes;
2. Se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Artículo 146. Indemnización por daños a la carga. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, se limita a una suma de diecisiete derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho, al momento de entregarle el bulto, una declaración especial del valor y haya pagado, si hubiere lugar a ello, una suma suplementaria, en cuyo caso el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del 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 expedidor.

Artículo 147. Retraso. En caso de daño causado por retraso en el transporte de personas, las responsabilidades del transportista se limitan a cuatro mil ciento cincuenta derechos especiales de giro por pasajero. En el transporte de equipaje, la responsabilidad en caso de daño causado por destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a mil derechos especiales de giro por pasajero, a menos que éste haya hecho, al momento de la entrega del equipaje facturado, una declaración especial de valor y haya pagado, si hubiere lugar a ello, una suma suplementaria, en cuyo caso el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del 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 148. Pérdida parcial. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte el valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados, para determinar el límite de responsabilidad, también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.

Artículo 149. Dolo. Las disposiciones de los artículos precedentes no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; a menos que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que este actuaba en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 150. Costas. Los límites previstos no obstarán para que el tribunal acuerde además, de conformidad con la ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive intereses.

Artículo 151. Ley aplicable a la responsabilidad en transporte internacional. La responsabilidad civil de las empresas nacionales o extranjeras en el transporte aéreo internacional se regirá por las convenciones internacionales de que sea parte la República. En defecto de tales convenciones, dicha responsabilidad se regirá por esta Ley y las demás leyes aplicables de la República.

Capítulo IV

Regímenes de Transporte Nacional

Artículo 152. Daños a pasajeros. El transportista está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por muerte, heridas o cualquier lesión sufrida por cualquier pasajero, si el hecho que causa los daños tiene lugar a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque en cualquier aeródromo u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.

Artículo 153. Daños al equipaje de mano. El transportista está obligado a indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción o avería de los objetos cuya custodia conserva el pasajero, si el hecho que causó el daño ocurre durante el periodo transcurrido desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave hasta el momento en que desembarca de ella.

Artículo 154. Daños al equipaje facturado y a la carga. El transportista está obligado a indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción o avería de la carga o del equipaje facturado, si el hecho que causó los daños ocurrió durante el periodo en el cual la carga o el equipaje facturado se encuentren bajo la custodia del transportista o de sus dependientes, ya sea a bordo de una aeronave o en un aeródromo o en cualquier lugar, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

Artículo 155. Daños por retraso. El transportista será responsable de los daños y perjuicios resultantes de un retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga.

Artículo 156. Exoneración de responsabilidad. No obstante lo dispuesto en los artículos 152, 153, 154, 155:

1. El transportista no será responsable si prueba que tanto él como sus dependientes tomaron las medidas necesarias para evitar los daños, o que les fue imposible tomarlas.
2. La responsabilidad del transportista podrá ser descartada o atenuada, si prueba que la persona lesionada produjo el daño o contribuyó a él, o si prueba que las pérdidas o daños provienen de la naturaleza o vicios propios de la cosa.

Artículo 157. Límites de responsabilidad. La indemnización que el transportista debe pagar será:

1. Por daño sufrido por un pasajero, la suma de veinticinco mil balboas (B/.25,000.00).
2. Por pérdida, destrucción o avería del equipaje de mano, hasta treinta y tres balboas con veinte centésimos (B/.33.20).
3. Por pérdida, destrucción o avería de la carga o equipaje facturado, hasta veinticuatro balboas con setenta y cinco centésimos (B/.24.75) por kilogramo.

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme al valor declarado, y el interesado hubiere pagado la sobre tasa según tarifa de la empresa, el límite de indemnización corresponderá al valor declarado.

Artículo 158. Responsabilidad sin límite. Los límites de responsabilidad previstos en el artículo anterior, no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o del explotador o sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que posiblemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 159. Límites de responsabilidad por daños a terceros.

1. La cuantía de la reparación, a reserva del artículo anterior, no excederá por aeronave y acontecimientos de:
 - a. Dieciséis mil seiscientos balboas (B/.16,600.00) para aeronaves cuyo peso no exceda de mil (1,000) kilogramos;
 - b. Dieciséis mil seiscientos balboas (B/.16,600.00) más trece balboas con veinticinco centésimos (B/.13.25) por kilogramo que pase de los mil (1,000) para aeronaves que pesen más de mil (1,000) y no excedan de seis mil (6,000) kilogramos;
 - c. Ochenta y dos mil ochocientos cincuenta balboas (B/.82,850.00) más ocho balboas con treinta centésimos (B/.8.30) por kilogramo que pase de los seis mil (6,000), para aeronaves que pesen más de seis mil (6,000) y no excedan de veinte mil (20,000) kilogramos;
 - d. Ciento noventa y nueve mil balboas con cincuenta centésimos (B/.199,000.50) más cinco balboas (B/.5.00) por kilogramo que pase de los veinte mil (20,000) y no exceda de cincuenta mil (50,000) kilogramos;
 - e. Trescientos cuarenta y nueve mil balboas con cincuenta centésimos (B/.349,000.50) más tres mil trescientos veinticinco balboas (B/.3,325.00) por kilogramo que pase de los cincuenta mil (50,000), para aeronaves que pesen más de cincuenta mil (50,000) kilogramos.
2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) por persona lesionada o fallecida.

Para los efectos de este artículo, peso significa el peso máximo de la aeronave, autorizado por el certificado de aeronavegabilidad, para el despegue.

Artículo 160. Indemnización total. Cuando dos o más personas sean responsables de un daño o en el caso de un propietario inscrito que, sin ser el explotador, sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto en la ley, las personas que sufran el daño no tendrán derecho a una indemnización superior a la máxima que, en virtud de las disposiciones de esta Ley, pudiera señalarse contra cualquiera de las personas responsables.

Artículo 161. Distribución de indemnizaciones. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede el límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de esta Ley, será distribuido de la siguiente manera:

1. Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones, o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus respectivos importes;
2. Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daños de los bienes, la mitad de la cantidad que se va a distribuir se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte y lesiones y, de ser insuficientes, dicha cantidad se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total que se va a distribuir se prorrata entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Artículo 162. Responsabilidad por colisión. Cuando dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí, la responsabilidad se determinará del modo siguiente:

1. Si se prueba que la culpa del explotador de una de estas aeronaves o la culpa de sus dependientes actuando en el ejercicio de sus funciones, ha causado daños a otra u otras aeronaves o daños a personas u objetos a bordo de esta o estas aeronaves, este explotador será responsable de todos los daños;
2. Si los daños fueron causados por la culpa de explotadores de dos o más aeronaves, cada uno es responsable con respecto a los otros de los daños sufridos por ellos en proporción de la gravedad de su culpa respectiva.

Artículo 163. Límites de responsabilidad por colisión. Salvo las disposiciones del artículo 158, la responsabilidad de cualquier explotador de aeronave implicada en una colisión no podrá ser superior a los límites siguientes:

1. Por la destrucción o la avería de la otra aeronave, el valor de esta aeronave antes de la colisión o el costo de las reparaciones, si este último es el menor de los dos;
2. Por no poder utilizar la aeronave, diez por ciento (10%) del importe especificado en el numeral anterior;
3. Por la muerte o las heridas sufridas por los pasajeros a bordo de la aeronave, veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) por cada persona;
4. Por destrucción o pérdida de equipaje bajo custodia de pasajeros, treinta y tres balboas con veinte centésimos (B/.33.20) por cada persona;
5. Por destrucción, pérdida o daños de equipaje facturado, carga o correo, dieciséis balboas con sesenta centésimos (B/.16.60) por kilogramo.

Artículo 164. Daños en la superficie por colisión. Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables o dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño, y el explotador respectivo será responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en esta Ley.

En estos casos, la persona que sufra los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites correspondientes a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún explotador será responsable por una suma que exceda los límites aplicables a su aeronave, a menos que su responsabilidad sea limitada.

Capítulo V

Disposiciones Comunes

Artículo 165. Retraso. El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Artículo 166. Excepción de responsabilidad. Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, quedará eximido total o parcialmente de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

Cuando una persona que no sea el pasajero pida indemnización en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.

El presente artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad contenidas en la presente Ley.

Artículo 167. Estipulación sobre los límites. El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en la presente Ley, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.

Artículo 168. Aumento de los límites. Si los límites de responsabilidad señalados en este Título, fueren aumentados en virtud de convenios internacionales ratificados por la República, los límites aquí señalados serán aumentados a los mismos límites para los vuelos internacionales.

Artículo 169. Nulidad de las cláusulas contractuales. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en la presente Ley,

será nula y sin ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 170. Extinción de las acciones. El derecho a indemnizaciones según el presente Título, se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contado a partir de la fecha de la ocurrencia del hecho que lo generó.

Capítulo VI

Transporte Sucesivo

Artículo 171. Principio general. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga, se someterá a las reglas aquí establecidas y será considerado como una de las partes del contrato de transporte, en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

Artículo 172. Derecho de acción. En el caso de un transporte sucesivo, quien ejerza acción solo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Artículo 173. Carga y equipaje. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrá derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tenga derecho a la entrega, tendrá derecho de acción contra el último transportista, y uno u otro podrá, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o ante el destinatario.

Capítulo VII

Transporte Combinado

Artículo 174. Aplicación. En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente Ley se aplicarán únicamente al transporte aéreo. Sin embargo, nada de lo aquí previsto impedirá a las partes insertar en el documento de transporte condiciones relativas a otros medios de transporte, en la medida en que no se afecten las disposiciones sobre transporte aéreo.

Capítulo VIII

Transporte Realizado por Persona Distinta del Transportista Contractual

Artículo 175. Enunciado. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican al caso en que un transportista, conocido como contractual, celebra como parte un contrato de transporte, con el

pasajero o con el expedidor, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otro transportista conocido como transportista de hecho realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transporte sucesivo. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

Artículo 176. Campo de aplicación. Si un transportista de hecho realiza todo o parte de un transporte, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho, quedarán sujetos a las disposiciones del presente Capítulo, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, y el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

Artículo 177. Responsabilidad mutua. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual. Además, las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán con relación al transporte realizado por el transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades previstas en este Título. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones distintas a las aquí contempladas o renuncie a determinados derechos, afectará al transportista de hecho, a menos que este lo acepte.

Artículo 178. Destinatario de protestas e instrucciones. Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportista tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportista contractual o al de hecho. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en el artículo 137, solo surtirán efecto si son dirigidas al transportista contractual.

Artículo 179. Dependientes y agentes. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, todo dependiente o agente de este o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aquí previstos al transportista del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad.

Artículo 180. Total de la indemnización. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportista contractual, y de los dependientes y agentes de uno u otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

Artículo 181. Destinatario de las reclamaciones. En lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, por elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos,

conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de ellos, este tendrá derecho a concurrir contra el otro.

Artículo 182. Nulidad de las cláusulas contractuales. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o al de hecho de la responsabilidad aquí prevista, o a fijar un límite inferior al aplicable, será nula y sin ningún efecto, pero tal nulidad no implica la nulidad del contrato que continuará sujeto a las disposiciones de este Título.

Capítulo IX

Daños a Terceros en la Superficie

Artículo 183. Principio general. Los daños causados por una aeronave en vuelo, o por un objeto que caiga de ella, dan derecho a reparación, si se prueba que provienen de una u otra circunstancia. A los efectos del presente Capítulo, se considera a una aeronave en vuelo, desde el momento en que, por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo, hasta el momento en que, habiendo finalizado este, deja de moverse por sus propios medios.

Artículo 184. Responsabilidad. La obligación de reparar los daños, según el presente Capítulo, incumbe al explotador de la aeronave. El propietario de la aeronave inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, se presume su explotador. Sin embargo, el responsable no estará obligado a reparar los daños que provengan de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública o por hechos de terceros sin su consentimiento.

Artículo 185. Excepciones. No habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con los reglamentos de tránsito aplicables. Tampoco habrá lugar a reparación si el responsable de los daños prueba que fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufrió.

Artículo 186. Culpa concurrente. En caso de que se pruebe que la víctima contribuyó a causar el daño, la indemnización se reducirá en la medida de la referida contribución.

Artículo 187. Indemnizaciones. La cuantía de la indemnización por los daños reparables según el presente Capítulo, no excederá por aeronave y por accidente, en caso de transporte aéreo internacional, de:

1. El equivalente de trescientos mil (300,000) derechos especiales de giro para la aeronave cuyo peso no exceda de dos mil (2,000) kilogramos;
2. El equivalente de trescientos mil (300,000) derechos especiales de giro más ciento setenta y cinco (175) derechos especiales de giro por kilogramo que pase de dos mil (2,000) kilogramos y no exceda de seis mil (6,000) kilogramos;

3. El equivalente de un millón (1,000,000) de derechos especiales de giro más sesenta y dos y medio (72 ½) derechos especiales de giro por kilogramo que pase de seis mil (6,000) kilogramos, para aeronaves que pesen más de seis mil (6,000) kilogramos y no excedan de treinta mil (30,000) kilogramos;
4. El equivalente de dos millones quinientos mil (2,500,000) derechos especiales de giro más sesenta y cinco (65) derechos especiales de giro, para aeronaves que pesen más de treinta mil (30,000) kilogramos.

Parágrafo. Peso significa el peso máximo de operación autorizado por el certificado de aeronavegabilidad para el despegue de la aeronave.

Artículo 188. Daños a terceros en caso de abordaje o colisión. En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, los explotadores de estas responden solidariamente a las víctimas de los daños dentro de los límites señalados en los artículos precedentes. Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de la indemnización a que se hubiere visto obligado a pagar por causa de la solidaridad. Si hubiere concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiere abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente pagado. Pero si el abordaje se ha producido por fuerza mayor o caso fortuito, el explotador de cada una de las aeronaves soportará la responsabilidad en los límites y en las condiciones aquí previstas, teniendo derecho a repetir el excedente quien haya pagado una suma mayor que la que le corresponde.

Artículo 189. Dolo. El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del presente Capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o de personas bajo su dependencia y actuando en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 190. Acción de repetición. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro, tendrá acción de repetición contra este.

Capítulo X

Responsabilidad Civil por Abordaje

Artículo 191. Definición. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie.

Artículo 192. Principio general. El explotador que cause un abordaje o colisión será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves, así como de la destrucción, pérdida, daños o retrasos a dichas aeronaves y a los bienes a bordo, dentro de los límites y condiciones previstos en el presente Título.

Artículo 193. Culpa concurrente. Si en el abordaje o colisión hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves es proporcional a la graduación de la culpa de cada uno. Sin embargo, respecto de la víctima del daño, la responsabilidad es

solidaria, lo cual no impide que quien haya pagado de más, ejerza en contra del otro responsable la acción de repetición por dicha suma.

Artículo 194. Límites de la responsabilidad. La responsabilidad del explotador por causa de abordaje, queda limitada a las mismas sumas previstas en el presente Capítulo.

Título XIII

Seguros Aeronáuticos

Artículo 195. Concepto. Son seguros aeronáuticos aquellos que amparan riesgos derivados de la propiedad, tenencia, operación o utilización de aeronaves.

Artículo 196. Obligatoriedad. Los explotadores de aeronaves quedan obligados a asegurar los riesgos de daños que puedan causar a terceros en la superficie, a tripulantes, a usuarios y, en general, a todo aquel que pueda sufrirlos con ocasión de la operación de aquellas.

Las empresas operadoras y concesionarias de bienes y servicios en el aeropuerto, quedan obligadas a asegurar los riesgos de daños que puedan ocasionar a terceros en la superficie, a las empresas a las cuales les brindan el servicio y a todo aquel que pueda sufrir daños en ocasión de su operación.

Artículo 197. Valor asegurado. El valor asegurado en los seguros no podrá ser, en ningún caso, inferior a los límites de responsabilidad civil fijados para cada caso por la presente Ley.

Artículo 198. Vigencia de las pólizas. Las pólizas de seguros que se expidan en desarrollo de las disposiciones de la presente Ley, deberán estar vigentes por todo el término de validez del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves amparadas y de los permisos de que sea titular el explotador de estas, en el entendimiento de que tales licencias y permisos perderán, para todos los efectos, eficacia y validez a la expiración de la vigencia de las pólizas.

Artículo 199. Inembargabilidad. Las sumas adeudadas a un explotador por concepto del pago de un siniestro, no podrán ser materia de embargo, salvo por quienes tengan la calidad de asegurados en las pólizas respectivas.

Artículo 200. Legislación supletoria. Al contrato de seguro aéreo le serán aplicables, en cuanto sean pertinentes y compatibles, las normas relativas al seguro marítimo.

Título XIV

Infracciones y Sanciones

Capítulo I

Principios Generales

Artículo 201. Entidad competente. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil sancionar administrativamente a los funcionarios y particulares, ya sean personas naturales o jurídicas, por razón de las infracciones a la presente Ley y a los Reglamentos, así como a las demás normas que regulan las actividades aéreas civiles.

Artículo 202. Principios rectores. Las actuaciones administrativas que adelante la Autoridad Aeronáutica Civil, en desarrollo de lo dispuesto en el presente Título, deberán estar inspiradas en los principios de presunción de inocencia, favorabilidad, debido proceso, derecho de defensa, economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción de que tratan la Constitución Política y las leyes.

Artículo 203. Faltas administrativas. Las infracciones a la presente Ley, así como al Reglamento y sin perjuicio del ejercicio de las demás acciones o responsabilidades imputables a que hubiere lugar, serán sancionadas según lo dispone esta Ley.

Artículo 204. Clases de faltas administrativas. Las infracciones pueden ser técnicas o administrativas. Las primeras se relacionan con acciones u omisiones que atenten o pongan en peligro la seguridad aérea o la operacional de las aeronaves o de las personas o bienes a bordo, o de terceros en la superficie; las segundas se refieren a violaciones de las normas administrativas reguladoras, distintas a las antes descritas.

Artículo 205. Sanciones. Las sanciones que se impongan por razón de las violaciones de que trata el presente Título consistirán en:

1. Amonestación;
2. Multa;
3. Suspensión o cancelación de concesiones, permisos, certificados, autorizaciones, licencias y habilitaciones.

Artículo 206. Atenuantes y agravantes. Son circunstancias atenuantes de la sanción la buena conducta anterior, presentarse voluntariamente ante la Autoridad Aeronáutica Civil e informar sobre la infracción.

Son circunstancias agravantes las siguientes:

1. Cometer la falta para ejecutar u ocultar otra.
2. Preparar ponderadamente el hecho.
3. Obrar con la complicidad de otro.
4. Aprovechar una situación de calamidad o infortunio.
5. Hacer más nocivas las consecuencias o generar situaciones de peligro.
6. No proceder a evitar o neutralizar las consecuencias de la falta.
7. Reincidir.

Parágrafo. El Reglamento deberá contener el desarrollo de los principios aquí contenidos, así como los procedimientos que se deben aplicar en la investigación correspondiente, tales como el

inicio, las pruebas, las providencias, las notificaciones, los recursos, las medidas preventivas y las decisiones.

Capítulo II

Infracciones y Sanciones

Sección 1^a

Infracciones cometidas por el propietario, operador y/o explotador

Artículo 207. Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) al propietario, operador y/o explotador de una aeronave civil, según corresponda, cuando permita que la aeronave:

1. Opere, transite o intente transitar con las marcas de nacionalidad o matrícula no visibles, alteradas, falsificadas, canceladas o no autorizadas;
2. Opere, transite o intente transitar sin los documentos a bordo que esta Ley y sus reglamentos requieren;
3. Opere en rutas y aeródromos no autorizados en los certificados de explotación y/o de operación y/o en sus especificaciones de operaciones o fuera del horario de operación del aeródromo;
4. Opere en violación de las disposiciones existentes sobre ruido.

Artículo 208. Multa de mil balboas hasta veinte mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta veinte mil balboas (B/.20,000.00) al propietario, operador y/o explotador, de una aeronave civil, según corresponda, en los siguientes casos:

1. Por matricular la aeronave en el Registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula nacional;
2. Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula sin autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil;
3. Por permitir que la tripulación efectúe operaciones con el tiempo de vuelo o periodo de servicio vencido o, de cualquier otra manera, viole las disposiciones de tiempo de vuelo, periodo de servicio y periodo de descanso;
4. Por incumplir las disposiciones del Manual de Vuelo de la aeronave y/o su Manual de Mantenimiento;
5. Por permitir que sus aeronaves estorben o impidan el tránsito aéreo o la circulación en los aeródromos;
6. Por el transporte internacional de personas con enfermedades contagiosas o mentales, o de cadáveres, sin la autorización de la autoridad sanitaria correspondiente;
7. Por continuar el servicio cuando su certificado de explotación y/o de operación se encuentra suspendido, cancelado o vencido;
8. Por impedir, obstruir o demorar el acceso de los inspectores de Seguridad Operacional de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deban realizar alguna inspección;

9. Por no comunicar, sin causa justificada, dentro del término establecido en el Reglamento, los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves.

Artículo 209. Multa de mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00), al propietario, operador y/o explotador de una aeronave civil, según corresponda, en los siguientes casos:

1. Por operar una aeronave sin certificado de matrícula y/o sin certificado de aeronavegabilidad, o cuando tales documentos estén vencidos, cancelados o no sean válidos;
2. Por operar o permitir que se opere una aeronave al mando de personas que carezcan de la licencia y/o habilitación aeronáutica correspondiente y/o el certificado médico, o que dichos documentos hayan sido suspendidos o cancelados por la autoridad aeronáutica competente o se encuentren vencidos;
3. Por operar una aeronave en condiciones no aeronavegables;
4. Por ordenar al piloto comandante actos que impliquen violación de esta Ley o de sus reglamentos;
5. Por transportar mercancías peligrosas, prohibidas o sin cumplir los requisitos de embalaje, marcas, etiquetados o sin la debida autorización;
6. Por permitir que una aeronave bajo su control despegue o intente despegar excediendo las limitaciones y/o tablas de rendimiento establecidas en su Manual de Vuelo, de acuerdo con el vuelo que se va a realizar.

Sección 2^a

Infracciones Cometidas por el Piloto Comandante

Artículo 210. Multa de doscientos cincuenta balboas hasta cinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00), al piloto comandante que:

1. Conduzca una aeronave sin certificado de matrícula o sin certificado de aeronavegabilidad, o cuando estos documentos no sean válidos, o sin los documentos que esta Ley y sus reglamentos establecen que deben llevarse a bordo;
2. Conduzca una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas no sean visibles o sean alteradas, falsificadas o no cumplan con los requisitos respectivos, establecidos en los Reglamentos;
3. Realice vuelos de demostración o de instrucción sin el permiso correspondiente;
4. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores de Seguridad Operacional de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección y de acuerdo con lo que señalen las normas vigentes;
5. No comunique, sin causa justificada, dentro del término establecido en el Reglamento, los incidentes, desperfectos o accidentes ocurridos a la aeronave bajo su responsabilidad;

6. No acuda, sin razón, en auxilio de víctimas en caso de accidente;
7. Incumpla o viole, total o parcialmente, las obligaciones o prohibiciones que esta Ley y sus reglamentos establezcan.

Artículo 211. Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00), al piloto comandante que:

1. Abandone, sin causa justificada, la aeronave, los pasajeros, la carga y demás efectos, en un lugar que no sea precisamente el punto donde legalmente se debe terminar el vuelo;
2. No cancele el Plan de Vuelo o se desvíe de este sin autorización o causa justificada;
3. Efectúe operaciones con los tiempos de vuelo o periodos de servicio vencidos o, de cualquier otra manera, viole las disposiciones de tiempo de vuelo, servicio y periodo de descanso;
4. Incumpla las disposiciones del Manual de Operaciones de la empresa, aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, de manera que tenga incidencia en la seguridad operacional;
5. Realice, sin autorización, vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades o centros de población;
6. Vuele sobre zonas prohibidas o restringidas en contravención de lo que dispone esta Ley o sus reglamentos;
7. Arroje o tolere que innecesariamente se lancen, desde la aeronave, objetos o lastre;
8. Permita a cualquier persona, que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de la aeronave;
9. Opere en aeródromos no autorizados en los certificados de operación, de explotación o en las especificaciones de operaciones.

Artículo 212. Multa de mil balboas hasta quince mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta quince mil balboas (B/.15,000.00), al piloto comandante de una aeronave que:

1. Desobedezca las órdenes o instrucciones que reciba de la autoridad competente de control de tránsito aéreo, o viole las reglas de vuelo de tránsito aéreo;
2. Tripule la aeronave o permita a un miembro de la tripulación que participe en operaciones de vuelo, en estado de embriaguez, incapacidad física o mental o bajo la influencia de sustancias psicoactivas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación que, con conocimiento de tal situación, la encubra o tolere;
3. Tripule una aeronave excediendo las limitaciones o rendimientos establecidos en el Manual de Vuelo, de acuerdo con el vuelo que se va a realizar;
4. Vuele una aeronave en condición no aeronavegable;
5. Tripule una aeronave sin llevar consigo el certificado médico correspondiente, la licencia o habilitación respectiva o cuando estos documentos se encuentren suspendidos, cancelados o vencidos. Igual sanción se impondrá a los miembros de la tripulación de

vuelo o cabina que incurran en la misma falta y al piloto comandante que lo haya permitido;

6. Ejecute maniobras y operaciones temerarias que pongan en peligro la vida de los pasajeros, o de los terceros en tierra o la integridad de la aeronave o su carga.

Sección 3ª

Infracciones Cometidas por Empresas de Transporte Público

Artículo 213. Multa de quinientos balboas hasta veinticinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) a cualquier empresa de servicios de transporte aéreo público, regular o no regular, según le sea aplicable, cuando:

1. Se niegue a transportar a alguna persona o carga sin tener razón legal para ello;
2. Cancele un vuelo de itinerario sin autorización o causa justificada;
3. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
4. Anuncie o explote rutas, destinos, horarios, itinerarios, frecuencias de vuelo o tarifas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
5. Efectúe vuelos entre puntos servidos por una empresa de servicios regulares, con tal frecuencia que pueda considerarse como una serie de vuelos regulares;
6. Explote, mediante acuerdos de colaboración con otra empresa, servicios aéreos sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 214. Multa de dos mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de dos mil (B/.2,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a cualquier empresa de servicios de transporte aéreo público, regular o no regular, que:

1. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los certificados de explotación y/o de operación respectivos o en las especificaciones de operaciones y que, a juicio de la autoridad competente, no amerite la cancelación de estos;
2. Incumpla las disposiciones establecidas en los Manuales de Vuelo, de Operaciones y General de Mantenimiento aprobados, así como en las especificaciones de operaciones u otros documentos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil;
3. No realice, de acuerdo con lo establecido en los datos técnicos y manuales aprobados y/o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil, un adecuado servicio de mantenimiento, reparación y/o inspección de sus aeronaves, motores, sistemas y cualquier componente de ellas;
4. Opere una aeronave en condiciones no aeronavegables.

Sección 4ª

Infracciones Cometidas por Empresas de Trabajo Aéreo

Artículo 215. Multa de quinientos balboas hasta veinte mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinte mil balboas (B/.20,000.00) a cualquier empresa de trabajo aéreo que:

1. Opere aeronaves o realice operaciones no autorizadas en sus correspondientes certificados de explotación, de operación y/o especificaciones de operaciones;
2. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
3. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los certificados de explotación y/o de operación respectivos o en las especificaciones de operaciones y que, a juicio de la autoridad competente, no amerite la cancelación de estos;
4. No realice, de acuerdo con lo establecido en los datos técnicos y manuales aprobados y/o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil, un adecuado servicio de mantenimiento, reparación y/o inspección de sus aeronaves, motores, sistemas y cualquier componente de ellas;
5. Incumpla las disposiciones establecidas en los Manuales de Vuelo, de Operaciones y General de Mantenimiento aprobados, así como en las especificaciones de operaciones u otros documentos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Sección 5ª

Infracciones Cometidas por Talleres Aeronáuticos, Organismos de Mantenimiento, Establecimientos Educativos o Centros de Instrucción o Servicios de Escala

Artículo 216. Multa de cien balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cien balboas (B/.100.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier taller aeronáutico, organismo de mantenimiento, establecimiento educativo o centro de instrucción o servicios de escala que:

1. Preste servicios para los cuales no cuente con la correspondiente aprobación o no contemplados en los permisos, certificados, habilitaciones o categorías;
2. Infrinja las autorizaciones concedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
3. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
4. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos, certificados, habilitaciones o categorías y que, a juicio de la Autoridad Aeronáutica Civil, no amerite la cancelación de la autorización;
5. Ejercer los privilegios de los permisos, certificados, habilitaciones y o categorías, cuando hayan sido suspendidos o cancelados por la Autoridad Aeronáutica Civil o no se encuentren vigentes.

Artículo 217. Multa de doscientos cincuenta balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

1. No cuente en su biblioteca técnica con los manuales, información técnica apropiados y vigentes;
2. No cuente con un adecuado sistema de inspección que asegure un control de calidad satisfactorio;
3. No cuente con un programa de entrenamiento y capacitación para personal;
4. Infrinja los requisitos de aeronavegabilidad exigidos por la ley y el Reglamento.

Artículo 218. Multa de quinientos balboas hasta veinticinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

1. Ejecute trabajos de servicio, reparación, inspección o mantenimiento en lugares, edificios o instalaciones no autorizados, con equipos o herramientas no aprobados o en mal estado; con personal que no esté apropiadamente habilitado, capacitado y entrenado y/o utilizando manuales, información técnica o datos técnicos aprobados, inapropiados o no vigentes;
2. Mantenga registros del personal de supervisión e inspección falsos, incompletos o no vigentes;
3. Incumpla lo establecido en el Manual de Procedimientos de Inspección o Manual General de Mantenimiento, aprobados por la Autoridad Aeronáutica Civil;
4. No informe, en los plazos establecidos, cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de productos, equipos, componentes o partes que comprometa la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su responsabilidad;
5. Permita que personal que carece de licencia o habilitación aeronáutica o ésta se encuentre vencida, realice trabajos en aeronaves, motores, sistemas o componentes de ella.

Artículo 219. Multa de mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

1. Incumpla las directrices de aeronavegabilidad, de acuerdo con las disposiciones que éstas establecen;
2. Incumpla con los intervalos de tiempo de inspección, revisión, *over haul* o vida límite de la aeronave y/o sus componentes;
3. Emita o permita que se emita una autorización de retorno al servicio a aeronaves que no cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, o esta autorización sea realizada por personas que no cumplen los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos;

4. Emita o permita que se emitan declaraciones, documentos o registros fraudulentos o falsos, para mostrar cumplimiento de cualquier requisito establecido en esta Ley y sus reglamentos;
5. Instale o permita que se instalen partes, componentes, equipos o productos no apropiadamente, mantenidos o reparados o que no cuenten con los documentos técnicos de respaldo para verificar su origen.

Artículo 220. Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier establecimiento educativo o centro de instrucción que:

1. Altere cualquier informe o certificación de sus alumnos o respecto a la instrucción impartida;
2. Imparta instrucción de cursos o programas que no cuenten con la debida aprobación;
3. Permita que personal que carece de licencia o habilitación imparta instrucción.

Sección 6ª

Otras Infracciones

Artículo 221. Infracciones cometidas por los pasajeros en las aeronaves de transporte público. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cien balboas (B/.100.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00), a la persona que:

1. Aborde una aeronave sin tener derecho por no haber celebrado contrato de transporte con la empresa explotadora. Tal persona no tendrá acción contra la empresa por ninguna causa;
2. Mantenga una conducta desordenada, perturbe el trabajo de la tripulación, cometa faltas o rehúse o deje de cumplir, sin causa justificada, una orden del piloto comandante;
3. Lleve consigo armas, municiones de guerra, explosivos o materiales inflamables, o cualquier otro tipo de mercancías peligrosas.

Artículo 222. Circulación prohibida en aeródromos. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil quinientos balboas (B/.5,500.00), a cualquier persona que entre o permanezca en algún lugar de un aeródromo que sea restringido al público por disposición reglamentaria, o que introduzca en dichas áreas vehículos, animales u otros objetos no autorizados.

Artículo 223. Empresas extranjeras de transporte internacional. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cinco mil balboas (B/.5,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a la empresa extranjera de transporte aéreo internacional que, sin autorización, desembarque o embarque en el territorio nacional, pasajeros o carga, o efectúe vuelos de cabotaje, o sin la notificación previa que establecen los reglamentos, vuele en tránsito sobre el territorio de la República o por incumplimiento de las obligaciones o prohibiciones que le impongan esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 224. Personal tripulante. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier miembro de la tripulación que, por su acción u omisión, comprometa la seguridad de aeronaves, aeródromos u otras instalaciones de tránsito aéreo.

Artículo 225. Personal aeronáutico en tierra. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier miembro del personal aeronáutico en tierra que:

1. Efectúe trabajos técnicos aeronáuticos en aeronaves de cualquier matrícula, sin contar con licencia o habilitación aeronáutica o cuando estos documentos no sean válidos o estén vencidos;
2. Ejecute trabajos de reparación o mantenimiento en lugares, edificios o instalaciones no autorizadas, con equipos o herramientas no aprobados o en mal estado, y/o utilizando manuales o información técnica inapropiada o no vigente;
3. Incumpla o viole total o parcialmente las obligaciones o prohibiciones que esta Ley y sus reglamentos establecen;
4. No informe, en los plazos establecidos, cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de productos, equipos, componentes o partes que comprometan la aeronavegabilidad de aeronaves, bajo su responsabilidad;
5. Instale partes, componentes, equipos o productos no apropiadamente mantenidos o reparados o que no cuenten con los documentos técnicos de respaldo para verificar su origen;
6. Comprometa, por acción u omisión, la seguridad de aeronaves, aeródromos u otras instalaciones de tránsito aéreo;
7. Emita una autorización de Retorno al Servicio a aeronaves que no cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad necesarios para ello;
8. Emita declaraciones, documentos o registros fraudulentos o falsos para mostrar cumplimiento de cualquier requisito establecido en esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 226. Interferencias en las comunicaciones. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier persona que impida o cause interferencias en las comunicaciones aeronáuticas.

Cuando la interferencia proceda de las transmisiones de un concesionario de frecuencias, el mismo será advertido inmediatamente para que en el término de cuarenta y ocho horas proceda a realizar las acciones correctivas del caso y si así no lo hiciese, será sancionado y obligado a suspender las transmisiones que causen la interferencia.

Artículo 227. Infracciones leves, moderadas y graves. Para los efectos de este Capítulo las infracciones o violaciones a esta Ley serán consideradas leves, cuando sean cometidas sin intención o conocimiento, por primera vez y siempre que no hayan puesto en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica realizada; moderadas, cuando

sean cometidas con conocimiento de la falta pero sin que evidencie la intención de causar daño y siempre que no se ponga en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica de que se trata; y graves siempre que se ponga en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica de que se trate o cuando se realice con intención de causar daño.

Artículo 228. Suspensión y cancelación. Además de la multa correspondiente, el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil podrá:

1. Suspender o cancelar total o parcialmente los certificados de explotación y/o de operación, las especificaciones de operaciones, concesiones, permisos y/o autorizaciones;
2. Suspender o cancelar, según la gravedad del caso, la licencia de un piloto u otro miembro de la tripulación o de personal técnico en tierra, que infrinja disposiciones de esta Ley y sus reglamentos.

Capítulo III

Recursos Administrativos

Artículo 229. Recurso de Reconsideración. El Recurso de Reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los cinco días hábiles, contados a partir de la notificación de la resolución de primera o única instancia.

Artículo 230. Decisión del Recurso de Reconsideración. Una vez interpuesto el recurso señalado en el artículo anterior, el Director General decidirá el recurso por lo que conste en autos, salvo que existan hechos o puntos oscuros que resulten indispensables aclarar para efectos de la decisión que debe adoptarse, en cuyo caso el Director General ordenará que se practiquen las pruebas conducentes a ese propósito, dentro de un término que no excederá de quince días hábiles.

Artículo 231. Efecto suspensivo. El Recurso de Reconsideración, una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo.

Artículo 232. Recurso de Apelación. El Recurso de Apelación será interpuesto o propuesto ante el Director General en el acto de la notificación, o por escrito dentro del término de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha de notificación de la resolución o acto impugnado. Si el apelante pretende utilizar nuevas pruebas en la segunda instancia de las permitidas en la ley para esa etapa procesal, deberá indicarlo así en el acto de interposición o proposición del Recurso.

Artículo 233. Competencia para decidir. La autoridad de primera instancia será la competente para decidir si el recurso interpuesto es o no viable, para lo cual deberá determinar si el apelante está legitimado legalmente para recurrir, si la resolución o acto impugnado es susceptible del recurso, y si éste fue interpuesto en término oportuno. El Recurso de Apelación, una vez

interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo.

Artículo 234. Término para sustentar. Una vez concedido el Recurso de Apelación, si no se han anunciado nuevas pruebas que practicar en segunda instancia, el Director General concederá al apelante un término de cinco días hábiles para que sustente por escrito el Recurso.

Artículo 235. Término para presentar pruebas. Si el apelante ha anunciado que utilizará nuevas pruebas en la segunda instancia, se señalará un término de cinco días hábiles para que presente y proponga las pruebas que pretende utilizar.

Artículo 236. Resolución de mero obediencia. Cumplidas las fases establecidas en los artículos anteriores, el Director General emitirá una resolución de mero obediencia, ordenando el envío de las actuaciones al superior jerárquico para que surta la segunda instancia ante la Junta Directiva. La Junta Directiva tendrá un término máximo de sesenta días calendario para emitir la resolución respectiva.

Artículo 237. Facultad de la Junta Directiva. La Junta Directiva estará facultada para ordenar que se practiquen las pruebas que sean indispensables o necesarias para esclarecer los hechos fundamentales para la decisión que deba adoptar.

Artículo 238. Norma supletoria. La Ley 38 de 2000 habrá de considerarse como norma supletoria en todo lo concerniente a las disposiciones administrativas no consideradas tanto en este Capítulo como en la presente Ley.

Capítulo IV

Adiciones al Código Penal

Artículo 239. Se adiciona el artículo 241 A al Código Penal así:

Artículo 241 A. Quien, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de ella o ejerza su control, serán sancionados con prisión de 10 a 15 años.

Para los efectos del presente artículo, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo.

Artículo 240. Se adiciona el artículo 241 B al Código Penal así:

Artículo 241 B. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará hasta la mitad, si el hecho se comete:

1. En una aeronave de Estado;
2. Por un funcionario o servidor público con ocasión de sus funciones o excediéndose en el ejercicio de ellas, o por empleados de empresas de transporte aéreo;
3. Por tres o más personas;
4. En aeronaves destinadas al transporte público.

Artículo 241. Se adiciona el artículo 241 C al Código Penal así:

Artículo 241 C. Será sancionado con pena de prisión de 10 a 15 años la persona que directamente:

1. Realice actos de violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo que, por su naturaleza constituyan, un peligro para la seguridad de la aeronave;
2. Destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
3. Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
4. Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
5. Intente realizar cualesquiera de las conductas antes descritas.

Artículo 242. Se adiciona el artículo 241 D al Código Penal así:

Artículo 241 D. Será sancionado con pena de prisión de 5 a 10 años la persona que:

1. Ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que cause o pueda causar lesiones graves o muerte;
2. Destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto o en una aeronave que no esté en servicio, o perturbe los servicios del aeropuerto, si dicho acto pone en peligro o pueda poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

Título XV

Disposiciones Finales

Artículo 243. Interpretación. Los títulos que se dan a cada uno de los artículos de la presente Ley, son de naturaleza meramente enunciativa y no forman parte integrante de la norma a que se refieren.

G.O. 24731

Artículo 244. Subrogaciones y adiciones. Esta Ley subroga el Decreto Ley 19 de 8 de agosto de 1963, deroga cualquier disposición que le sea contraria y adiciona los artículos 241 A, 241 B, 241 C y 241 D al Código Penal.

Artículo 245. Vigencia. Esta Ley comenzará a regir dentro de los siguientes noventa días luego de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aprobada en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los 24 días del mes de enero del año dos mil tres.

El Presidente Encargado,

Alcibíades Vásquez Velásquez

El Secretario General,

José Gómez Núñez



ASAMBLEA NACIONAL

LEY: 021 DE 2003

PROYECTO DE LEY: 2002_P_118.PDF

NOMENCLATURA: AÑO_MES_DÍA_LETRA_ORIGEN

┌ ACTAS DEL MISMO DÍA: A, B, C, D
└ ACTAS DE VARIOS DIAS: V

ACTAS DEL PLENO

2003_01_22_A_PLENO.PDF

2003_01_23_A_PLENO.PDF

2003_01_24_A_PLENO.PDF