

# EDL 1960/53 Jefatura del Estado

Ley 48/1960, de 21 julio 1960, sobre Navegación Aérea  
BOE 176/1960, de 23 de julio de 1960

## ÍNDICE

CAPITULO PRIMERO. DISPOSICIONES GENERALES DE LA SOBERANIA SOBRE ESPACIO AEREO, DE LAS LEYES AERONAUTICAS Y DE LAS REGLAS GENERALES PARA SU APLICACION .....	4
Artículo	
1 , 2 , 3 , 4 , 5 , 6 , 7	
CAPITULO II. DE LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA .....	6
Artículo	
9 , 10	
CAPITULO III. DE LAS AERONAVES. DE SU DEFINICION, CLASIFICACION Y NACIONALIDAD .....	6
Artículo	
11 , 12 , 13 , 14 , 15 , 16 , 17 , 18 , 19	
CAPITULO IV. DE LOS DOCUMENTOS DE A BORDO .....	7
Artículo	
20 , 21 , 22 , 23 , 24 , 25 , 26 , 27	
CAPITULO V. DEL REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES .....	8
Artículo	
28 , 29 , 30 , 31 , 32 , 33	
CAPITULO VI. DE LOS PROTOTIPOS Y CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD .....	8
Artículo	
34 , 35 , 36 , 37 , 38	
CAPITULO VII. DE LOS AEROPUERTOS Y AERODROMOS .....	9
Artículo	
39 , 40 , 41 , 42 , 43 , 44 , 45 , 46 , 47	
CAPITULO VIII. REQUISAS, INCAUTACIONES Y MOVILIZACION .....	10
Artículo	
48 , 49 , 50	
CAPITULO IX. SERVIDUMBRES AERONAUTICAS .....	10
Artículo	
51 , 52 , 53 , 54	
CAPITULO X. DEL PERSONAL AERONAUTICO .....	11
Artículo	
55 , 56 , 57 , 58 , 59 , 60 , 61 , 62 , 63 , 64 , 65 , 66	
CAPITULO XI. DEL TRAFICO AEREO .....	12
Artículo	
67 , 68 , 69 , 70 , 71 , 72 , 73 , 74 , 75 , 76 , 77 , 78 , 79 , 80 , 81 , 82 , 83 , 84 , 85 , 86 , 87 , 88 , 89 , 90 , 91	
CAPITULO XII. DEL CONTRATO DE TRANSPORTE .....	14
SECCION PRIMERA. Del transporte de viajeros .....	14
Artículo	
92 , 93 , 94 , 95 , 96 , 97 , 98 , 99 , 100 , 101	
SECCION Segunda. Del transporte de mercancías .....	15
Artículo	
102 , 103 , 104 , 105 , 106 , 107 , 108 , 109 , 110 , 111 , 112 , 113 , 114	
CAPITULO XIII. DE LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ACCIDENTE .....	17
Artículo	
115 , 116 , 117 , 118 , 119 , 120 , 121 , 122 , 123 , 124 , 125	
CAPITULO XIV. DE LOS SEGUROS AEREOS .....	18
Artículo	
126 , 127 , 128 , 129	
CAPITULO XV. DE LOS GRAVAMENES Y DE LOS CREDITOS PRIVILEGIADOS .....	19
Artículo	
130 , 131 , 132 , 133	
CAPITULO XVI. DE LOS ACCIDENTES, DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y DE LOS HALLAZGOS .....	19
Artículo	
134 , 135 , 136 , 137 , 138 , 139 , 140 , 141	
CAPITULO XVII. DE LA POLICIA DE LA CIRCULACION AEREA .....	20
Artículo	

142 , 143 , 144 , 145 , 146 , 147 , 148 , 149

CAPITULO XVIII. DEL TRANSPORTE PRIVADO, DE LA NAVEGACION DE TURISMO Y DE LAS ESCUELAS DE AVIACION .....	21
Artículo .....	21
150 , 151	
DISPOSICION ADICIONAL .....	21
Disposición Adicional Unica .....	21
DISPOSICIONES FINALES .....	22
Disposición Final	
Primera , Segunda , Tercera , Cuarta , Quinta	
DISPOSICIONES TRANSITORIAS .....	22
Disposición Transitoria	
Primera , Segunda	
Disposición Transitoria Tercera.Régimen transitorio en materia de autorizaciones .....	22

## FICHA TÉCNICA

### Documentos posteriores que afectan a la presente disposición

#### Legislación

Desarrollada por ini RD 1238/2011 de 8 septiembre 2011

art.4

Dada nueva redacción por art.un Ley 5/2010 de 17 marzo 2010

art.8

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.11

Dada nueva redacción por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

art.16

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

art.18

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

art.19

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

art.20apa.4

Añadida por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

Renumerada como apartado 5 por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

art.22

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

art.28

En relación con ini O PRE/1720/2012 de 20 julio 2012

art.29

En relación con ini O PRE/1720/2012 de 20 julio 2012

art.32apa.1

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.33

Dada nueva redacción por art.un Ley 113/1969 de 30 diciembre 1969

art.36

Dada nueva redacción por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

art.43

Dada nueva redacción por art.100 Ley 53/2002 de 30 diciembre 2002

cap.8

Dada nueva redacción a la denominación por art.1 Ley 53/1968 de 27 julio 1968

art.50

Dada nueva redacción por art.2 Ley 53/1968 de 27 julio 1968

art.51  
Desarrollada por ini D 584/1972 de 24 febrero 1972

art.58  
Desarrollada por ini RD 1516/2009 de 2 octubre 2009  
Dada nueva redacción por dad.2 Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.59par.1  
Dada nueva redacción por art.3 RDL 6/1999 de 16 abril 1999

art.60par.1  
Dada nueva redacción por art.3 RDL 6/1999 de 16 abril 1999

art.97  
Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

art.117  
Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.1 RD 37/2001 de 19 enero 2001  
Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.1 RD 2333/1983 de 4 agosto 1983

art.118  
Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.3 RD 37/2001 de 19 enero 2001  
Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.2 RD 2333/1983 de 4 agosto 1983

art.119  
Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.4 RD 37/2001 de 19 enero 2001  
Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.3 RD 2333/1983 de 4 agosto 1983

art.130  
Dada nueva redacción por art.un Ley 113/1969 de 30 diciembre 1969

art.133apa.3  
Añadida por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

art.133apa.4  
Añadida por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

art.133par.3  
Dada nueva redacción por art.un Ley 38/2011 de 10 octubre 2011  
Dada nueva redacción por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

art.133par.4  
Dada nueva redacción por art.un Ley 38/2011 de 10 octubre 2011  
Dada nueva redacción por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

art.145  
Dada nueva redacción por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

art.150  
Dada nueva redacción por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

art.151  
Añadida un segundo párrafo por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

art.151par.1  
Dada nueva redacción por art.20 Ley 25/2009 de 22 diciembre 2009  
Dada nueva redacción por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

art.152  
Modificada la cuantía de las multas previstas en el por art.3 LO 1/1986 de 8 enero 1986  
Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.152apa.3  
Establecida la conversión a euros por anx.un Res. de 12 diciembre 2001

art.152apa.5

Establecida la conversión a euros por anx.un Res. de 12 diciembre 2001

art.153

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.154

Modificada la cuantía de las multas previstas en el por art.4 LO 1/1986 de 8 enero 1986

Establecida la conversión a euros por anx.un Res. de 12 diciembre 2001

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.155

Modificada la cuantía de las multas previstas en el por art.4 LO 1/1986 de 8 enero 1986

Establecida la conversión a euros por anx.un Res. de 12 diciembre 2001

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.156

Modificada la cuantía de las multas previstas en el por art.4 LO 1/1986 de 8 enero 1986

Establecida la conversión a euros por anx.un Res. de 12 diciembre 2001

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.157

Modificada la cuantía de las multas previstas en el por art.4 LO 1/1986 de 8 enero 1986

Establecida la conversión a euros por anx.un Res. de 12 diciembre 2001

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.158

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

art.159

Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

dad.un

Añadida por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

dfi.4

En relación con ini D 416/1969 de 13 marzo 1969

Derogada en lo que se refiere a la Comisión de codificación de aeronáutica, la por dde LO 1/1986 de 8 enero 1986

dtr.3

Añadida por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

#### **Versión de texto vigente Desde 05/07/2014**

***Ultima reforma de la presente disposición realizada por RD Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia EDL 2014/98448***

La Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete autorizó al Gobierno para aprobar y publicar un Código de Navegación Aérea, arreglado a las Bases contenidas en ella. El tiempo desde entonces transcurrido ha originado el nacimiento de nuevas necesidades que requieren una regulación urgente y ha motivado la pérdida de actualidad de los criterios en que se inspiraron los preceptos relativos a ciertas materias comprendidas en aquella soberana disposición. Se juzga necesario en los momentos presentes atender con rapidez a la provisión de normas positivas que presidan el desarrollo y fomento de la Navegación Aérea, dejando para una segunda fase la preparación de otro proyecto comprensivo de las disposiciones penales de aplicación a la misma, aun cuando ello suponga desarrollar sólo parcialmente las disposiciones de la Ley de Bases. En la presente Ley se ha cuidado de desenvolver, con la fidelidad que permiten las circunstancias que hoy imperan, el mandato de aquella Ley Fundamental, pero implantando una regulación más genérica y flexible, a fin de no estorbar la evolución futura de todo lo relacionado con la Navegación Aérea, ni invadir las facultades reglamentarias de la Administración; también se introducen modificaciones esenciales, como en materia de responsabilidad en caso de accidente, cuya necesidad era una exigencia manifiesta, por resultar ya in suficientes las disposiciones de nuestro Código Civil; lo que obligaba a establecer contractualmente, para el tráfico interno, el sistema de indemnizaciones propio del tráfico internacional. Si, de una parte, razones de urgencia aconsejan el desdoblamiento de materias englobadas en la citada Ley de Bases para desarrollarlas sucesivamente, de otro lado, la inclusión de obligadas innovaciones que la contradicen y perfeccionan requiere, a juicio de la Comisión de Codificación Aeronáutica, que redactó el proyecto, que éste de ajuste a las formalidades propias de una Ley En su virtud y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

# CAPITULO PRIMERO. DISPOSICIONES GENERALES DE LA SOBERANIA SOBRE ESPACIO AEREO, DE LAS LEYES AERONAUTICAS Y DE LAS REGLAS GENERALES PARA SU APLICACION

## Artículo 1

El espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado Español.

## Artículo 2

Las aeronaves nacionales podrán hacer uso para la Navegación del espacio aéreo español.

El Estado español, por Tratados o Convenios con otros Estados o mediante permiso especial podrá autorizar el tránsito inocuo sobre su territorio de las aeronaves extranjeras.

## Artículo 3

El Gobierno podrá fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio español, los canales de entrada y salida en el mismo y los aeropuertos aduaneros.

También podrá suspender, total o parcialmente, las actividades aéreas en su territorio por causas graves.

## Artículo 4

1. Se reconoce el derecho de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes a ser resarcidos conforme a los capítulos IX y XIII de la presente ley, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, los tratados internacionales y el Derecho Comunitario, de los daños y perjuicios que se les ocasionen como consecuencia de su deber de soportar la navegación aérea.

2. El justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios u ocupantes de bienes subyacentes, obligará al Estado, respecto de los aeropuertos de su competencia:

a) A garantizar que para las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios u ocupantes de bienes subyacentes en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa aplicable. Siempre que se cumplan estos objetivos será obligatorio soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea, sin perjuicio del derecho de los afectados a denunciar los incumplimientos de la normativa aeroportuaria o aeronáutica que pudieran producirse y a recabar su subsanación.

b) A aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a aquéllos.

Los planes de acción contemplarán asimismo medidas compensatorias para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones.

3. El justo equilibrio entre los intereses en conflicto obligará, asimismo, a la Autoridad aeronáutica competente y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura a las poblaciones circundantes, a vigilar y sancionar los incumplimientos que se pudieran producir y, en general, a instar o adoptar las medidas pertinentes para compatibilizar una explotación eficiente de la infraestructura aeroportuaria con los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.

4. Para cada aeropuerto se creará una Comisión mixta que informará previa y preceptivamente el establecimiento de las servidumbres acústicas y los planes de acción asociados, velando asimismo por su cumplimiento. La Comisión mixta estará formada por un representante del Ministerio de Fomento, un representante del ente gestor correspondiente, un representante del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y tres representantes designados por las Comunidades Autónomas, de los cuales al menos uno deberá representar a los Ayuntamientos afectados.

La Comisión mixta tendrá una presidencia rotatoria entre sus miembros, y sus sesiones se celebrarán previa convocatoria de su Presidente, por propia iniciativa, o cuando así lo solicite cualquiera de sus miembros. Sus acuerdos se adoptarán por consenso. No obstante, cuando las discrepancias en el seno de la Comisión impidan los acuerdos unánimes, un informe recogerá el conjunto de las posiciones discrepantes.

La Comisión podrá consultar a representantes sindicales, empresariales y vecinales en relación con los asuntos que sean objeto de las sesiones que celebre.

Para la aprobación de los planes de acción y el establecimiento de las servidumbres acústicas a que se refiere el apartado 2 anterior, el Ministerio de Fomento recabará el informe de los Ayuntamientos y/o demás Administraciones afectados por dichas servidumbres conforme a lo dispuesto en los arts. 82 y 83 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Asimismo, los ciudadanos afectados por los planes de acción podrán participar en su establecimiento, a cuyo efecto se someterá a información pública, que se realizará de conformidad con lo dispuesto en el art. 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La Comisión mixta podrá convocar a sus reuniones para debates específicos a los Ayuntamientos afectados que no formen parte de la misma. La participación específica de estos Ayuntamientos será con voz pero sin voto.

Dada nueva redacción por art.un Ley 5/2010 de 17 marzo 2010

## Artículo 5

Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados o Convenios internacionales, la presente Ley regulará la Navegación Aérea nacional, en todo caso, y la internacional sobre territorios de soberanía española.

A falta de reglas propias en la materia, se estará a las Leyes o disposiciones vigentes de carácter común.

Esta Ley se aplicará a la Navegación Aérea militar cuando se disponga expresamente.

## Artículo 6

La aeronave de Estado española se considerará territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentre.

Las demás aeronaves españolas estarán sometidas a las leyes españolas cuando vuelen por espacio libre o se hallen en territorio extranjero, o lo sobrevuelen, si a ello no se opusieran las leyes de Policía y Seguridad del país subyacente.

## Artículo 7

A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentran en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo a ellas sujeto, les serán aplicadas las disposiciones de esta Ley, así como las penales, de policía y seguridad pública vigentes en España.

## CAPITULO II. DE LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

### Artículo 9

El territorio nacional se divide en demarcaciones aéreas, fijadas por el Ministerio del Aire, quien podrá modificarlas conforme lo aconsejen las necesidades de la navegación aérea.

Las funciones gubernativas, administrativas, de Seguridad y Policía de la circulación Aérea de las demarcaciones se determinarán por disposiciones reglamentarias.

### Artículo 10

En cada demarcación existirá el número de aeropuertos que se juzguen necesarios. Los Jefes de éstos limitarán sus facultades al área total del aeropuerto y a sus respectivas zonas de recalada, o espacio aéreo que se determine.

## CAPITULO III. DE LAS AERONAVES. DE SU DEFINICION, CLASIFICACION Y NACIONALIDAD

### Artículo 11

Se entiende por aeronave:

a) Toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.

b) Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Dada nueva redacción por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

### Artículo 12

La adquisición, modificación o extinción de los derechos sobre una aeronave deberá constar necesariamente en documento público o privado.

### Artículo 13

Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y privadas.

### Artículo 14

Se considerarán aeronaves de Estado:

1º) Las aeronaves militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar.

2º) Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

### Artículo 15

Se reputarán aeronaves privadas las demás no comprendidas en el artículo anterior.

Reglamentariamente se establecerán las categorías de esta clase de aeronaves, en razón de su empleo o destino.

## Artículo 16

La inscripción de la aeronave en el Registro de matrícula determina su nacionalidad.

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

## Artículo 17

Las aeronaves extranjeras tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

## Artículo 18

Son inscribibles en el Registro de Matrícula de Aeronaves del Estado español:

1º) Las pertenecientes a personas físicas o jurídicas que disfruten de la nacionalidad española o de alguno de los países miembros del Espacio Económico Europeo.

2º) A instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes posean la nacionalidad española o de algún país miembro del Espacio Económico Europeo.

3º) Las aeronaves de uso privado pertenecientes o arrendadas a personas físicas o jurídicas de terceros Estados que tengan, respectivamente, su residencia habitual o un establecimiento permanente en España.

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

## Artículo 19

La aeronave matriculada en España dejará de ser española si legalmente se enajenara a persona que no disfrute de la nacionalidad española o de algún país miembro del Espacio Económico Europeo, o no tenga su residencia habitual o un establecimiento permanente en territorio español, o la aeronave fuera matriculada válidamente en país extranjero.

En estos supuestos, se cancelará la matrícula de la aeronave en el Registro de Matrícula de Aeronaves del Estado español.

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

## CAPITULO IV. DE LOS DOCUMENTOS DE A BORDO

### Artículo 20

Las aeronaves Llevarán a bordo los siguientes documentos:

1º) Certificación de matrícula, en la que constará el título de propiedad.

2º) Certificado de aeronavegabilidad.

3º) Licencia de aptitud de cada uno de los tripulantes.

4º) Cuando lleve pasajeros o carga, lista de los nombres de los pasajeros y lugares de embarque y puntos de destino y manifiesto y declaración de carga.

5º) Cualquier otro documento que reglamentariamente pueda exigirse.

apa.4 Añadida por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

apa.4 Renumerada como apartado 5 por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

### Artículo 21

La aeronave llevará también licencia y calificación de su estación de radiocomunicación, así como el Diario del servicio radioeléctrico, donde se registren las comunicaciones efectuadas y las incidencias notables habidas en ellas.

### Artículo 22

El cuaderno de la aeronave, la cartilla de motores y la de hélices, en su caso, se mantendrán al día en lugar seguro y a disposición de las Autoridades que puedan requerirlos.

En caso de que la información contenida en estos documentos quede registrada en otra documentación obligatoria, no será necesario que se disponga de ellos.

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

### Artículo 23

Las aeronaves llevarán visibles al exterior las marcas de nacionalidad y matrícula que se establezcan, y en lugar visible, ya sea en su interior o en el exterior, una placa con indicación del tipo, número de la serie y de matrícula, así como el nombre del propietario.

### Artículo 24

Los libros de la aeronave se conservarán por el propietario durante dos años, a partir de la fecha del último asiento.

### Artículo 25

Las Autoridades de los aeropuertos y aeródromos donde se encuentren las aeronaves podrán examinar los documentos de éstas.

## Artículo 26

Si durante el vuelo ocurriesen incidencias que no se reflejasen en la documentación de a bordo, el Comandante de la aeronave dará cuenta suficiente de las mismas al Jefe del aeropuerto en el parte de llegada.

## Artículo 27

Los modelos de los documentos referidos en los artículos anteriores se fijarán reglamentariamente.

## CAPITULO V. DEL REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES

### Artículo 28

Bajo la jurisdicción del Ministerio del Aire se establece un Registro de matrícula de aeronaves, el cual tendrá carácter administrativo.

En relación con ini O PRE/1720/2012 de 20 julio 2012

### Artículo 29

Las aeronaves habrán de ser matriculadas necesariamente en dicho Registro especial, y en el se hará constar cuantos actos, contratos y vicisitudes en general afecten a la aeronave.

En relación con ini O PRE/1720/2012 de 20 julio 2012

### Artículo 30

Toda operación que se pretenda inscribir en el Registro deberá constar en documento publico o privado según proceda, y requerirá la presentación simultánea del título de propiedad, a fin de relacionar en este el asiento practicado.

### Artículo 31

La certificación del Registro de matrícula sustituye al título de propiedad en caso de extravío o destrucción del mismo, y en tanto se expida un duplicado.

### Artículo 32

Disposiciones reglamentarias establecerán normas sobre los actos y documentos inscribibles, requisitos, forma y efecto de la inscripción y modo de llevar el Registro.<sup>[1]</sup>

apa.1 Derogada por dde.un Ley 21/2003 de 7 julio 2003

### Artículo 33

La Inscripción en el Registro Mercantil de los actos y contratos que afecten a la aeronave se registrará por las leyes y reglamentos vigentes en la materia.

Para el otorgamiento, calificación e inscripción en el Registro Mercantil, los Notarios y los Registradores podrán, bajo su responsabilidad, prescindir de la traducción oficial cuando conocieren el idioma en que estén redactados los documentos.

Dada nueva redacción por art.un Ley 113/1969 de 30 diciembre 1969

## CAPITULO VI. DE LOS PROTOTIPOS Y CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

### Artículo 34

Serán libres el estudio y las iniciativas para la construcción de prototipos de aeronaves y motores, así como de sus accesorios.

Se entiende por prototipo las primeras unidades construidas para comprobar prácticamente la eficacia de una concepción técnica. Las demás unidades del mismo tipo se considerarán en serie.

No se calificará ningún prototipo de aeronave, ni será autorizado para el vuelo, sin su previa inspección técnica por el Ministerio del Aire.

Aprobado el prototipo, los derechos sobre el mismo se registrarán por la legislación de propiedad industrial.

### Artículo 35

La construcción de aeronaves y motores en serie, así como la de sus accesorios específicos, necesita la garantía de un técnico legalmente autorizado y, en todo caso, el permiso e inspección del Ministerio del Aire, quien podrá suspender la construcción cuando no se ajuste a las condiciones en que fue autorizada.

### Artículo 36

Ninguna aeronave, salvo las exceptuadas en el art. 151 de esta Ley, será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad. Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el documento que sirva para identificar técnicamente

[1] Véase el D 416/1969 de 13 marzo.



la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas de vuelo.

Compete al Ministerio de Fomento extender el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves civiles, y determinar e inspeccionar para su aprobación las expresadas pruebas, tanto respecto de la aeronave en su conjunto como de cada uno de sus elementos. La realización efectiva de las inspecciones y pruebas antes señaladas podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento, o bien, en el caso de aeronaves ultraligeras motorizadas y de aeronaves de construcción por aficionados, a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.<sup>[2]</sup>

Dada nueva redacción por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

### Artículo 37

Podrán ser convalidados en España los certificados extranjeros de aeronavegabilidad que cumplan las condiciones mínimas aceptadas internacionalmente.

### Artículo 38

Se establecerán en los Reglamentos los requisitos y pruebas para la obtención del certificado o su renovación, así como el plazo de vigencia.<sup>[3]</sup>

## CAPITULO VII. DE LOS AEROPUERTOS Y AERODROMOS

[4]

### Artículo 39

Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en aeródromos y aeropuertos. Los primeros pueden ser permanentes y eventuales.

Se entiende por aeródromo la superficie de límites definidos, con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves. El aeródromo será eventual cuando su establecimiento obedezca a necesidades transitorias, o sea designado para una utilización particular en circunstancias especiales.

Los aeródromos, por la naturaleza de sus servicios pueden ser militares o civiles y estos últimos, así como los aeropuertos, públicos o privados.

Se considera aeropuerto todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

### Artículo 40

Reglamentariamente se clasificarán los aeropuertos y aeródromos, según las dimensiones y la índole de sus instalaciones y de las aeronaves que hayan de utilizarlos y el carácter de los servicios que presten.

Normas especiales determinarán los aeropuertos abiertos al tráfico internacional por disponer permanentemente de los servicios necesarios para recibir aeronaves procedentes del extranjero o despacharlas con el mismo destino.

### Artículo 41

Los aeródromos exclusivamente destinados de una manera permanente o eventual a servicios militares, tomarán esta denominación y se registrarán por su reglamentación especial. Los aeródromos militares podrán ser declarados abiertos al tráfico civil.

### Artículo 42

Corresponde al Ministerio del Aire la construcción, calificación, inspección y explotación de los aeródromos militares y de los aeropuertos y aeródromos públicos, así como la determinación de los requisitos exigibles para otorgar concesiones dentro de ellos.

### Artículo 43

Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Fomento, para construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general. En tales casos, podrán conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades que dentro del mismo se desarrollen en los términos que se establezcan.

Dada nueva redacción por art.100 Ley 53/2002 de 30 diciembre 2002

### Artículo 44

[2] Véase el RD 282/2002 de 22 marzo.

[3] Véase el RD 660/2001 de 22 junio.

[4] Véase el RD 862/2009 de 14 mayo.

Sólo podrá autorizarse a Corporaciones, Entidades o particulares que tengan la nacionalidad española la instalación de aeropuertos o aeródromos privados, que habrán de reunir los requisitos que previamente determine, en cada caso, el Ministerio del Aire. Todos ellos se someterán a las servidumbres que se establezcan, y a efectos de movilización dependerán de la Jefatura Militar Aérea en cuya demarcación se encuentren.

### Artículo 45

Los aeródromos y aeropuertos que hayan de utilizar superficies de agua, dependientes de distintos Ministerios, serán establecidos previo acuerdo de todos ellos. Las zonas que no sean de utilización indispensable a los servicios de Marina serán atribuidas, con carácter exclusivo a la Navegación Aérea rigiéndose la disciplina y el servicio de embarcaciones por las disposiciones del Ministerio del Aire, en tanto no contraríen la legislación marítima vigente.

### Artículo 46

Serán susceptibles de expropiación, de acuerdo con la legislación vigente, los bienes y derechos necesarios para el establecimiento e instalación de servicios de aeropuertos y aeródromos, así como de ayudas a la Navegación Aérea.

### Artículo 47

Corresponde al Ministerio del Aire fijar las tarifas de aterrizaje, salida y estacionamiento de aeronaves, ayudas a la Navegación, comunicaciones específicamente aeronáuticas y demás servicios de los aeropuertos y aeródromos de carácter público.

La dirección técnica y administrativa de los aeropuertos y aeródromos públicos incumbe a la Dirección General de Aviación Civil, que establecerá, al efecto, las correspondientes Jefaturas de aeropuertos con la organización adecuada a las necesidades que hayan de ser atendidas. Los servicios que dependientes de otros Ministerios se hallen instalados en los aeropuertos habrán de ser coordinados por la jefatura de los mismos.

## CAPITULO VIII. REQUISAS, INCAUTACIONES Y MOVILIZACION

Dada nueva redacción a la denominación por art.1 Ley 53/1968 de 27 julio 1968

### Artículo 48

El Estado podrá requisar las aeronaves que se encuentren en territorio nacional o incautarse de las mismas, por acuerdo del Consejo de Ministros, siempre que concurren graves motivos de interés público y mediante indemnización.

El acuerdo será ejecutado por el Ministerio del Aire.

### Artículo 49

En los mismos casos y de igual forma que se establece en el artículo anterior, el Estado podrá incautarse de los servicios aéreos de las Empresas extranjeras instaladas en España y de los pertenecientes a españoles dentro o fuera del territorio nacional.

### Artículo 50

1. Corresponde al Ministerio del Aire la ejecución de la movilización total o parcial acordada por el Gobierno conforme a la legislación vigente, de Empresas españolas de transporte aéreo, así como la consiguiente militarización del personal y consideración del mismo a las categorías militares pertinentes.

Las aeronaves de las Empresas movilizadas que se empleen para el transporte público no se considerarán aeronaves del Estado.

2. Cuando lo aconsejen motivos de defensa nacional, orden público o sanitario, el Gobierno podrá limitar la actuación de Empresas e intervenir la estancia y vuelo de aeronaves.

También podrán adoptarse medidas restrictivas respecto al personal y a la presencia a bordo de determinados técnicos o especialistas durante el vuelo.

Dada nueva redacción por art.2 Ley 53/1968 de 27 julio 1968

## CAPITULO IX. SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

### Artículo 51

Los terrenos construcciones e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales, referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinará mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres.

En caso de urgencia, las servidumbres podrán ser establecidas por el Ministerio del Aire, quedando sin efecto si en el plazo de un año no son confirmadas por el Consejo de Ministros.

Desarrollada por ini D 584/1972 de 24 febrero 1972

### Artículo 52

Corresponde al Ministerio del Aire el cumplimiento de aquellas disposiciones y hacer efectivas dichas servidumbres por sus propios medios, y si éstos fuesen insuficientes podrá recabar la cooperación y auxilio de otros Departamentos ministeriales y autoridades, incluso si fuese necesario para la inmediata demolición o desaparición de lo edificado, instalado o plantado, contraviniendo la servidumbre de que se trate.

### Artículo 53

Los propietarios o poseedores de inmuebles no podrán oponerse a la entrada en sus fincas o paso por ellas, para las operaciones de salvamento o auxilio, a aeronaves accidentadas.

### Artículo 54

Los daños y perjuicios que se causen en los bienes afectados por les servidumbres, a que se retiren los arts. 51 y 53, serán indemnizables si a ello hubiera lugar, aplicando les disposiciones sobre expropiación forzosa.

## CAPITULO X. DEL PERSONAL AERONAUTICO

### Artículo 55

El personal afecto a le Navegación Aérea puede ser de vuelo y de tierra.

### Artículo 56

El personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación.

La expedición de sus títulos aeronáuticos corresponde privativamente al Ministerio del Aire, en las condiciones que reglamentariamente determine.

### Artículo 57

El personal de tierra comprende a los directivos, técnicos y auxiliares de aeropuerto, aeródromo e instalaciones que apoyen directamente a la Navegación Aérea.

### Artículo 58<sup>[5]</sup>

Para el ejercicio de funciones, en vuelo o en tierra, en el ámbito de la aviación civil, que afecten al control del espacio aéreo, al tránsito y al transporte aéreo, será necesario estar en posesión de un título, licencia, autorización o certificado que faculte específicamente para ejercer esas funciones.

Las condiciones para su obtención y las atribuciones, obligaciones y responsabilidades de sus titulares se determinarán de acuerdo con las normas del Derecho comunitario europeo, los tratados, convenios internacionales y normas de organismos internacionales de los que el Estado español sea parte y con lo dispuesto en esta ley y en sus normas de desarrollo.

En todo caso, quienes ejerzan funciones o tengan responsabilidades vinculadas al control del espacio aéreo y a la seguridad del tránsito y del transporte aéreos, tanto en vuelo como en tierra, no podrán, sin causa justificada, abandonarlas o renunciar a su ejercicio en tanto no sean debidamente relevados o sustituidos.

En el ámbito de la aviación militar, el Ministerio de Defensa determinará la titulación necesaria para el ejercicio de las funciones técnicas de la navegación aérea.

Desarrollada por ini RD 1516/2009 de 2 octubre 2009

Dada nueva redacción por dad.2 Ley 21/2003 de 7 julio 2003

### Artículo 59

El Comandante de la aeronave es la persona designada por el empresario para ejercer el mando. Podrá acceder al puesto de Comandante cualquier ciudadano que tenga la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea y se halle en pleno disfrute de sus derechos civiles y en posesión del título de Piloto y licencia de aptitud correspondiente al tipo de aeronave utilizada.

Habrà de ser de nacionalidad española, hallarse en pleno disfrute de sus derechos civiles y en posesión del título de piloto y licencia de aptitud correspondiente al tipo de aeronave utilizada.

En las aeronaves de transporte la edad mínima para el desempeño de tal cometido será la de veinticinco años.

par.1 Dada nueva redacción por art.3 RDL 6/1999 de 16 abril 1999

### Artículo 60

El Comandante designado por el empresario desempeñará el mando de la aeronave y será el responsable de la misma y de su tripulación, de los viajeros y equipajes, de la carga y del correo desde que se haga cargo de aquélla para emprender el vuelo, aunque no asuma su pilotaje material.

[5] Véanse el RD 284/2002 de 22 marzo y el RD 1516/2009 de 2 octubre.

Cesará esa responsabilidad cuando, finalizado el vuelo, haga entrega de la aeronave, pasajeros, correo y carga a cualquier autoridad competente o al representante de la Empresa.

par.1 Dada nueva redacción por art.3 RDL 6/1999 de 16 abril 1999

## Artículo 61

Las funciones de ingeniería propias de la Navegación Aérea y las de meteorología en Organismos y Servicios del Estado o en cualquier Empresa concesionaria de tráfico aéreo serán desempeñados, respectivamente, por quienes posean el título de Ingeniero Aeronáutico o de Meteorólogo.

Las de naturaleza jurídica en Organismos y Servicios del Estado concernientes a la expresada Navegación serán desempeñadas por personal del Cuerpo Jurídico del Aire, dándose preferencia a los que ostenten el diploma de Es estudios Superiores de Derecho Internacional Aéreo e Industrial.

## Artículo 62

Los Jefes de aeropuertos serán designados por el Ministerio del Aire, que establecerá las condiciones que hayan de reunir. Tendrán carácter de autoridad en el ejercicio de sus funciones.

Compete al Jefe del aeropuerto, dentro de su jurisdicción, la coordinación e inspección de todos los servicios del mismo y dependerá de dicho Jefe el personal afecto a ellos, con arreglo a esta Ley y sus Reglamentos, sin perjuicio de la organización y dependencia técnica y administrativa propia de los servicios pertenecientes a otros Ministerios.

## Artículo 63

los contratos de trabajo del personal se regirán por las reglamentaciones especiales, convenios colectivos sindicales o en su defecto, por las normas comunes de Derecho Laboral Español.

En caso de accidentes del trabajo, se estará a lo dispuesto en la legislación sobre la materia.

## Artículo 64

Los menores de dieciocho años no podrán ser contratados como personal volante.

Los mayores de dieciocho años y menores de veintiuno, para ser contratados, necesitarán acreditar la concesión de licencia por parte del padre, madre o tutor, otorgada ante La autoridad competente.

No podrán desempeñar el puesto de piloto de aeronave destinada al servicio público y transporte de pasajeros los que hubieren cumplido la edad que reglamentariamente se determine.

## Artículo 65

Las licencias del personal técnico aeronáutico expedidas en el extranjero serán revalidadas o reconocidas en España, con arreglo a lo dispuesto en tratados y convenios internacionales. En su defecto, dicho reconocimiento podrá otorgarse siempre que estén expedidas por la autoridad competente, que cumplan los requisitos y condiciones mínimas exigidas en España y, en todo caso, a título de reciprocidad.

Podrá también autorizarse el empleo circunstancial de técnicos extranjeros, como Instructores o Asesores del mismo personal español, cuando así lo aconseje el mejoramiento o modernización de los servicios y por el tiempo indispensable.

## Artículo 66

El Ministerio de Aire podrá asumir el conocimiento y resolución de los conflictos de trabajo que afecten a la disciplina de vuelo, a la seguridad del tráfico aéreo o a los intereses de la defensa nacional.

Disposiciones especiales regularán la forma de proceder en cada caso.

## CAPITULO XI. DEL TRAFICO AEREO

### Artículo 67

Se considera tráfico aéreo regular el prestado para transporte comercial de pasajeros, correo o carga y con arreglo a tarifas, itinerario y horarios fijos de conocimiento general.

Será tráfico aéreo eventual o no regular cualquier otro de carácter comercial no comprendido en el primer párrafo.

### Artículo 68

Será tráfico aéreo interior el que se efectúe sobre territorio de soberanía del Estado nacional de la aeronave y tráfico aéreo exterior el que se realice en todo o en parte sobre territorio de soberanía de otro Estado. Este tráfico se considera internacional cuando tenga escala en territorio extranjero.

El tráfico de cabotaje comprende todo transporte de pasajeros, carga o correo que se realice entre lugar de soberanía española, aun que para ello sobrevuele territorio o aguas jurisdiccionales de otro Estado.

### Artículo 69

Al Ministerio del Aire corresponde conceder o autorizar la implantación e iniciación de servicios aéreos, así como ejercer la inspección necesaria para garantizar el cumplimiento de las condiciones de la concesión o autorización.

## Artículo 70

Los servicios regulares de tráfico aéreo podrán ser prestados por Organismos o personas, previa concesión por un tiempo no superior a quince años, plazo que podrá ser prorrogado.

## Artículo 71

Los servicios de cabotaje serán reservados a Empresas nacionales.

## Artículo 72

Los servicios de líneas regulares sólo podrán volar las rutas establecidas en la concesión. Para efectuar servicios extraordinarios se requerirá autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil.

## Artículo 73

Las concesiones de servicios regulares por líneas determinadas o por redes de rutas se otorgarán a Empresas de nacionalidad española mediante concurso público, salvo que razones de interés nacional o de la propia explotación del transporte, apreciadas en Consejo de Ministros, aconsejen otra cosa.

## Artículo 74

Los concesionarios habrán de ser españoles, poseer medios económicos y técnicos suficientes y asegurar, con garantía bastante, el pago de las responsabilidades que se originen con ocasión de los servicios durante el tiempo de la concesión.

Cuando el concesionario de un servicio regular sea una persona jurídica, deberán ser igualmente españoles, al menos, las tres cuartas partes de su capital y de sus administradores.

## Artículo 75

Si el capital de una empresa concesionaria estuviese representado por acciones, los títulos serán nominativos.

## Artículo 76

El Ministerio del Aire intervendrá en las Empresas concesionarias en la forma y condiciones que determine la propia concesión, con el fin de ejercer la inspección a que se refiere el art. 69

## Artículo 77

La explotación de los servicios regulares podrá ser subvencionada por el Estado, que determinará las condiciones de la subvención.

## Artículo 78

La tramitación de las concesiones corresponde al Ministerio del Aire y su aprobación al Consejo de Ministros.

## Artículo 79

El tráfico no regular podrá ser ejercido por empresas individuales o colectivas, sean o no concesionarias de otro tráfico, previa autorización del Ministerio del Aire y bajo su inspección.

Las autorizaciones tendrán un plazo de vigencia no inferior a un año ni mayor de diez, pudiendo ser prorrogadas.

## Artículo 80

Para que el Ministerio del Aire otorgue la autorización a que se refiere el artículo anterior será necesario que la empresa solicitante cumpla las condiciones siguientes:

1ª) Que el solicitante sea español, y si se trata de empresa colectiva, que su capital sea íntegramente nacional o que la participación de capital extranjero no exceda del veinticinco por ciento de aquel. Las sociedades anónimas emitirán nominativamente todos sus títulos.

2ª) Acreditar que se dispone del material que en cada caso se fije para la prestación del servicio.

3ª) Depositar una fianza cuya cuantía se determinara en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.

4ª) Que el personal directivo y de vuelo de la Empresa sea español y reúna las condiciones exigidas en esta Ley.

## Artículo 81

La autorización prevista en los dos artículos anteriores permitirá realizar el tráfico de carácter interior, con bases de partida y llegada dentro del territorio de soberanía española, previa obtención de los permisos técnicos reglamentarios. Para el tráfico exterior será necesaria, en cada caso, autorización especial de la Dirección General de Aviación Civil.

Entre poblaciones enlazadas por líneas regulares de Navegación Aérea, sólo se autorizará el servicio no regular a la Empresa o Empresas concesionarias de dichas líneas. Podrá, no obstante, autorizarse este servicio a Empresa distinta cuando la demanda de pasaje y carga lo aconseje, a juicio de la autoridad aeronáutica, y no sea atendida suficientemente por la empresa de servicio regular. Fuera

de este caso excepcional, las Empresas de tráfico no regular Únicamente podrán servir las rutas de la línea regular entre puntos en que ésta no tenga escala.

## Artículo 82

El Ministerio del Aire fijará anualmente las tarifas máximas que podrán aplicarse al tráfico no regular interior, que no podrán ser inferiores a las autorizadas para el servicio regular.

## Artículo 83

Las aeronaves extranjeras no podrán efectuar transporte de cabotaje.

## Artículo 84

El Ministerio del Aire podrá conceder permiso para vuelos especiales o de ensayo de carácter comercial por plazo máximo de tres meses.

## Artículo 85

El Estado español tendrá preferencia para adquirir, al término de la concesión, los bienes y derechos afectos al servicio público de transporte aéreo que pertenecieran a la Empresa concesionaria.

## Artículo 86

El transporte aéreo internacional, tanto español como extranjero, puede ser regular, no regular y de turismo.

## Artículo 87

Toda aeronave que efectúe tráfico internacional habrá de realizar su entrada y salida de territorio español por un aeropuerto aduanero.

Sin embargo, las aeronaves de turismo podrán utilizar, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, todos los aeropuertos abiertos a ese tráfico, siempre que no alteren su pasaje o carga.

## Artículo 88<sup>[6]</sup>

Los servicios aéreos españoles para el tráfico internacional de carácter regular se establecerán mediante convenios con los Estados interesados. Los permisos o concesiones a Empresas extranjeras para efectuar ese mismo tráfico se otorgarán normalmente bajo el principio de reciprocidad y sin perjuicio para los servicios nacionales.

Las aeronaves extranjeras de tráfico no regular necesitarán autorización para cada servicio o viaje.

## Artículo 89

Las aeronaves de Estado extranjeras no podrán volar sobre territorio de soberanía nacional sin previa autorización o invitación, salvo las destinadas al servicio de búsqueda y salvamento, con arreglo a los convenios especiales.

Los mismos requisitos se exigirán a las aeronaves sin piloto o sin motor, cuando se trate de cualquier vuelo para ensayo o aplicación de innovaciones no aceptadas aún internacionalmente.

## Artículo 90

Ninguna aeronave extranjera será autorizada para volar sobre territorio español sin tener garantizadas suficientemente las responsabilidades que pueda contraer por el sobrevuelo o por los contratos de transporte, con sujeción a la Ley española.

## Artículo 91

Cuando lo aconsejen circunstancias especiales, el Gobierno podrá modificar el porcentaje de participación extranjera en las Empresas de tráfico aéreo a que se refiere este capítulo.

## CAPITULO XII. DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

### SECCION PRIMERA. Del transporte de viajeros

## Artículo 92

En el contrato de transporte de viajeros el transportista extenderá inexcusablemente el billete de pasaje, que contendrá los siguientes requisitos:

- 1º) Lugar y fecha de emisión.
- 2º) Nombre y dirección del transportista.
- 3º) Punto de salida y destino.
- 4º) Nombre del pasajero.

---

[6] Véase el RD 1392/2007 de 29 octubre.

5º) Clase y precio del transporte.

6º) Fecha y hora del viaje.

7º) Indicación sumaria de la vía a seguir, así como de las escalas previstas.

### Artículo 93

El billete de pasaje es un documento nominativo e intransferible y únicamente podrá ser utilizado en el viaje para el que fue expedido y en el lugar del avión que, en su caso, determine.

### Artículo 94

Cuando el viaje se suspenda o retrase por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del billete.

Si una vez comenzado el viaje se interrumpiera por cualquiera de las causas señaladas en el párrafo anterior, el transportista viene obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportista los gastos de manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción.

### Artículo 95

El pasajero puede renunciar a su derecho a efectuar el viaje obteniendo la devolución del precio del pasaje en la parte que se determine, siempre que aquella renuncia se haga dentro del plazo que reglamentariamente se fije.

### Artículo 96

El transportista queda facultado para excluir del transporte a los pasajeros que por causas de enfermedad u otras circunstancias determinadas en los Reglamentos puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave.

### Artículo 97

El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos.

El exceso será objeto de estipulación especial.

No se considerará equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave.

Dada nueva redacción por dfi.2 Ley 1/2011 de 4 marzo 2011

### Artículo 98

El transportista responderá únicamente de la pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

### Artículo 99

Cuando el equipaje admitido no sea anotado en el billete se registrará en talón anexo que deberá contener las indicaciones que reglamentariamente se fijen.

La entrega de los equipajes se hará contra presentación del billete o talón, en su caso, cualquiera que sea la persona que lo exhiba. La falta de dicha presentación dará derecho al transportista a cerciorarse de la personalidad de quien reclame el equipaje, pudiendo diferir la entrega hasta que la justificación resulte suficiente.

### Artículo 100

El recibo del equipaje sin protesta del tenedor del talón o billete implica la renuncia a toda reclamación. Los Reglamentos determinarán los plazos y forma en que los transportistas podrán enajenar en pública subasta el equipaje abandonado por los pasajeros.

### Artículo 101

Las tarifas del transporte de viajeros y sus equipajes serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.

## SECCION Segunda. Del transporte de mercancías

### Artículo 102

El contrato de transporte de cosas se perfecciona con la entrega de las que sean objeto del mismo al transportista. Este, sobre la base de la declaración suscrita por el expedidor, extenderá el talón de transporte en el que obligatoriamente, habrán de figurar los requisitos que reglamentariamente se determinen.

### Artículo 103

El talón constituye prueba plena sobre la existencia del contrato, según los términos contenidos en aquél y a su presentación por cualquier persona, el transportista entregará la mercancía previo el cumplimiento de los requisitos aduaneros, sanitarios u otros administrativos exigibles.

En caso de pérdida, extravío o sustracción del talón, el transportista viene obligado a facilitar una copia literal del mismo al remitente o consignatario, previa acreditación de la personalidad. También podrá el transportista entregar la mercancía al consignatario si ofreciese garantías suficientes al efecto.

### Artículo 104

Las tarifas del transporte de mercancías serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.

### Artículo 105

Si, por fuerza mayor, las mercancías no pueden seguir el itinerario previsto en el talón, el transportista entregará por su cuenta los bultos a otra empresa de transportes para su más rápida conducción, de acuerdo con las instrucciones dadas o que se pidan al expedidor o destinatario.

### Artículo 106

El transportista no responderá, si el transporte no se efectúa en la fecha y hora previstas, cuando la suspensión o retraso obedezcan a fuerza mayor o a razones meteorológicas que afecten a la seguridad del vuelo. Tampoco vendrá obligado a indemnizar, respecto de la carga comercial que haya de reducir por alguna de estas circunstancias.

### Artículo 107

El transportista está obligado a entregar la cosa transportada inmediatamente después de la llegada de esta a su destino, previo cumplimiento, en su caso, de los requisitos que exijan los Reglamentos. Se considerará perdida la mercancía cuando transcurran los plazos que reglamentariamente se fijen, sin efectuar la entrega.

### Artículo 108

El transportista queda obligado a la custodia de los objetos que se le entreguen para el transporte y responde de su pérdida, avería o retraso en la entrega por motivo del viaje, siempre que no sean consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las mismas.

El transportista responderá también de la pérdida sufrida en caso de echazón, necesaria para lograr la seguridad de la navegación.

### Artículo 109

Cuando no pueda efectuarse la entrega de los objetos transportados porque no se encuentre al destinatario o porque este se niegue a recibir las mercancías sin consignar protesta por el deterioro que puedan tener las mismas o porque el destinatario no quiera pagar los gastos de reembolso, transporte u otros que le correspondiesen, el transportista lo comunicará al expedidor. En este caso, el transportista se constituirá en depositario remunerado de las mercancías durante el periodo de un mes; transcurrido el cual, si el expedidor no hubiese dispuesto de ellas, aquél las podrá enajenar en pública subasta con las formalidades que el Reglamento señale, resarcándose de los gastos y quedando el resto a disposición de los resulten con derecho a él.

Si el objeto del transporte fuese de naturaleza perecedera, el plazo fijado en el párrafo anterior podrá ser reducido en beneficio del valor en venta de la cosa transportada.

El depósito de las cosas a que aluden los párrafos anteriores puede ser hecho por el transportista, bajo su responsabilidad, fuera de su domicilio.

### Artículo 110

El transporte coordinado entre varias Empresas de navegación aérea constituye en responsables solidarias, pudiendo elegir el expedidor o destinatario para la reclamación correspondiente cualquiera de las que han tomado parte en el transporte.

### Artículo 111

La recepción de las cosas transportadas, sin protesta por el destinatario, constituye presunción de que las mercancías han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En caso de protesta por el destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo sustituya, debiendo proceder a formalizar en plazo de ocho días la correspondiente reclamación ante el propio transportista. Si esta no se verifica en el término dicho, la responsabilidad de aquél se entenderá extinguida.

### Artículo 112

El expedidor tiene derecho de disposición sobre las cosas objeto de transporte, pudiendo, después de haber suscrito el contrato, de acuerdo con el transportista, retirarlas del aeropuerto de salida o destino, detenerlas en el curso del viaje a un aeropuerto, cambiar el lugar de destino o a la persona destinatario o pedir su retorno al aeropuerto de salida. Los gastos que ocasione el ejercicio de este derecho serán por cuenta del expedidor.

### Artículo 113



El transportista podrá excluir del contrato de transporte aquellas mercancías que, por su mal estado, acondicionamiento o por otras circunstancias graves que los Reglamentos señalen, puedan constituir un peligro evidente para la navegación.

### Artículo 114

Las disposiciones de este capítulo se entenderán sin perjuicio de lo establecido en el siguiente sobre responsabilidad en caso de accidente.

## CAPITULO XIII. DE LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ACCIDENTE

[7]

### Artículo 115

A los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran estos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.

El daño acaecido con motivo del empleo de otro medio de transporte para el servicio de los viajeros de la aeronave fuera del aeropuerto, aunque dicho medio sea de la misma Empresa, queda excluido de las disposiciones de este capítulo.

En el transporte de mercancías y equipajes se estimará como daño el que experimenten dichos efectos desde su entrega a la Empresa hasta que por esta sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los Servicios Aduaneros. Lo dispuesto en este párrafo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad que como depositario le corresponde, conforme a lo prevenido en el art. 109 de esta Ley.

### Artículo 116

El transportista es responsable del daño o perjuicio durante el transporte:

- 1º) Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.
- 2º) Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes facturados o de mano.

### Artículo 117

Las indemnizaciones en favor del viajero serán las siguientes:

- 1º) Por muerte o incapacidad total permanente: 100.000 derechos especiales de giro.
- 2º) Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de 58.000 derechos especiales de giro.
- 3º) Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de 29.000 derechos especiales de giro.

Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.1 RD 37/2001 de 19 enero 2001

Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.1 RD 2333/1983 de 4 agosto 1983

### Artículo 118

Las indemnizaciones respecto a la carga o equipaje facturado, o de mano, serán las siguientes:

- 1º) Por pérdida o avería de la carga, hasta el límite de 17 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto.
- 2º) Por pérdida o avería de equipajes, facturados o de mano, hasta el límite de 500 derechos especiales de giro por unidad.
- 3º) Por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado, hasta el límite de una cantidad equivalente al precio del transporte.

Si la carga o equipaje facturado o de mano se transporta bajo manifestación de valor declarado, aceptado por el transportista, el límite de la responsabilidad corresponde a ese valor.

Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.3 RD 37/2001 de 19 enero 2001

Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.2 RD 2333/1983 de 4 agosto 1983

### Artículo 119

Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje.

Las indemnizaciones debidas, por aeronave y accidente, tendrán las limitaciones siguiente:

- 1º) Para aeronaves de hasta 500 kilogramos de peso bruto, 220.000 derechos especiales de giro.
- 2º) Para aeronaves de peso bruto mayor de 500 kilogramos y hasta 1.000 kilogramos, 660.000 derechos especiales de giro.
- 3º) 660.000 derechos especiales de giro, más 520 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.

[7] Téngase en cuenta el Rgto. 2027/1997 de 9 octubre.

4º) 3.260.000 derechos especiales de giro, más 330 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 6.000, para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos.

5º) 7.880.000 derechos especiales de giro, más 190 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de 20.000, para aeronaves que pesen más de 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos.

6º) 13.580.000 derechos especiales de giro, más 130 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 50.000, para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos.

Se entiende como peso de la aeronave, a los efectos de esta artículo, el máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave que se trate.

Las indemnizaciones por muerte, o lesiones de personas, se ajustarán a lo dispuesto en el art. 117, incrementadas en un 20 por 100. Si fuesen varios los perjudicados y la suma global de los daños causados excediera los límites antes citados se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya de percibir cada uno.

No obstante, las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para el cobro con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro, si el responsable no alcanza a cubrir las todas.

Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.4 RD 37/2001 de 19 enero 2001

Modificada la cuantía de las indemnizaciones por art.3 RD 2333/1983 de 4 agosto 1983

## Artículo 120

La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados, justifiquen que obraron con la debida diligencia.

## Artículo 121

No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderán de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que este capítulo se establecen, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados, habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.

## Artículo 122

Si la persona que utiliza la aeronave lo hiciese sin el consentimiento del transportista o propietario, responderá aquélla ilimitadamente de los daños, y este, subsidiariamente, con los límites establecidos en este capítulo, si no se demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito.

## Artículo 123

En caso de colisión entre aeronaves, los empresarios de ellas serán solidariamente responsables de los daños causados a tercero.

Si la colisión ocurre por culpa de la tripulación de una de ellas, serán de cargo del empresario los daños y pérdidas, y si la culpa fuese común o indeterminada, o por caso fortuito, cada uno de los empresarios responderá en proporción al peso de la aeronave.

## Artículo 124

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones a que se refiere este capítulo prescribirá a los seis meses, a contar desde la fecha en que se produjo el daño.

Las reclamaciones por avería o retraso de la carga o equipaje facturado deberán formalizarse por escrito ante el transportista u obligado, dentro de los diez días siguientes al de la entrega, o a la fecha en que debió entregarse, conforme a lo dispuesto en esta Ley sobre el contrato de transporte. La falta de esta reclamación previa impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

## Artículo 125

En defecto de tratado internacional obligatorio para España, la responsabilidad en materia de transporte aéreo internacional se regirá por la presente Ley aplicada con el principio de reciprocidad.

## CAPITULO XIV. DE LOS SEGUROS AEREOS

### Artículo 126

Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a tercero por la aeronave en tierra, agua o vuelo.

### Artículo 127

Serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de daños causados a tercero, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca.

### Artículo 128

No se autorizara la circulación por el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie.

Estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante deposito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado.

## Artículo 129

La indemnización por el seguro de la aeronave en caso de siniestro o pérdida de la misma será consignada judicialmente, para su entrega a quien corresponda en caso de que aparecieren terceras personas con posible derecho a la expresada indemnización o si hubiese promovido reclamación judicial de preferencia sobre la misma.

Para facilitar al acreedor hipotecario el ejercicio de sus derechos, el Juez ante quien se consigne la indemnización le notificara dicho siniestro, si fuere conocido, según el Registro de aeronaves, y en todo caso se publicarán edictos en el Boletín Oficial del Estado en tres fechas distintas durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar el siniestro.

## CAPITULO XV. DE LOS GRAVAMENES Y DE LOS CREDITOS PRIVILEGIADOS

### Artículo 130

En su condición de bienes muebles de naturaleza especial las aeronaves pueden ser objeto de hipoteca, usufructo, arrendamiento y demás derechos que las leyes autoricen.

Para la plena eficacia administrativa de las transferencias de propiedad de la aeronave, así como de los actos a que se refiere el párrafo anterior, será necesario que se haga asiento de los mismos en el Registro de Matricula, lo que se efectuará mediante certificación o comunicación del Registro Mercantil correspondiente.

Dada nueva redacción por art.un Ley 113/1969 de 30 diciembre 1969

### Artículo 131

Sólo podrán ser objeto de hipoteca las aeronaves matriculadas en España.

### Artículo 132

El embargo de aeronaves pertenecientes a Empresas de tráfico aéreo no producirá la interrupción del servicio público a que estén destinadas. Las autoridades que lo decreten pondrán el hecho en conocimiento del Ministerio del Aire.

### Artículo 133

Se considerarán créditos preferentemente privilegiados sobre la aeronave o sobre la indemnización que corresponda, en caso de seguro, y por el orden que se relacionan, los siguientes:

1º) Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente.

2º) Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.

3º) Los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeuden.

4º) Las indemnizaciones que esta ley establece en concepto de reparación de daños causarlos a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 119 de esta ley, párrafo último.

5º) Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave accidentada o en peligro.

Para la prelación de los demás créditos, se estará a lo dispuesto en la legislación común.

Los privilegios y el orden de prelación establecidos en los apartados anteriores regirán únicamente en los supuestos de ejecución singular.

En caso de concurso, el derecho de separación de la aeronave previsto en la Ley Concursal se reconocerá a los titulares de los créditos privilegiados comprendidos en los números 1º a 5º del apartado primero.

apa.3 Añadida por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

apa.4 Añadida por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

par.3 Dada nueva redacción por art.un Ley 38/2011 de 10 octubre 2011

par.3 Dada nueva redacción por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

par.4 Dada nueva redacción por art.un Ley 38/2011 de 10 octubre 2011

par.4 Dada nueva redacción por dfi.30 Ley 22/2003 de 9 julio 2003

## CAPITULO XVI. DE LOS ACCIDENTES, DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y DE LOS HALLAZGOS

### Artículo 134

La asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro son de interés público. Se efectuarán bajo la dirección de las autoridades aeronáuticas, a quienes corresponderá también la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidente.

### Artículo 135

Las indemnizaciones debidas por trabajos para el salvamento de personas no podrán exceder, por cada una, de la cuarta parte de las cantidades fijadas en esta Ley para caso de muerte.

### Artículo 136

En el caso de asistencia o salvamento de aeronaves o mercancías, la indemnización no podrá exceder del valor de las mismas o del capital de su seguro.

### Artículo 137

El hallazgo de una aeronave abandonada o de sus restos se notificará al propietario, si fuese conocido, y serán devueltos a este, previo abono de los gastos legítimos mas un premio de la tercera parte de su valor al descubridor.

Se considerará abandonada la aeronave o sus restos cuando estuviese sin tripulación y no sea posible determinar su legítima pertenencia por los documentos de a bordo, marca de matrícula que ostente u otro medio de identificación, o bien cuando el propietario manifieste de modo expreso su deseo de abandonarla.

### Artículo 138

Para facilitar al propietario el ejercicio de sus derechos, se le notificará el hallazgo, si fuese conocido y, en todo caso, se publicarán edictos en el Boletín Oficial del Estado en tres fechas distintas, durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar. Transcurrido el plazo de un año desde la fecha del hallazgo, sin que concurra reclamación del propietario, se estimará la presunción legal de abandono.

### Artículo 139

Si la aeronave o sus restos no pudieran conservarse, o hubieren transcurrido los plazos a que se refiere el artículo anterior, serán vendidos en pública subasta y su importe quedará en beneficio del Estado, deducidos los gastos y el premio en su caso.

### Artículo 140

Disposiciones especiales regularán las obligaciones y funciones sobre esta materia de autoridades y particulares, el procedimiento a que haya de someterse la investigación y las colaboraciones de carácter internacional que deban admitirse.

### Artículo 141

Las acciones derivadas de la asistencia y salvamento prescribirán a los dos años determinadas las operaciones.

## CAPITULO XVII. DE LA POLICIA DE LA CIRCULACION AEREA

### Artículo 142

La policía de la circulación aérea abarcará el cumplimiento de cuantos Reglamentos, disposiciones y normas permanentes o eventuales tiendan a conseguir una rápida, ordenada y segura circulación de les aeronaves, tanto en vuelo como en tierra.

### Artículo 143

Las funciones a que se refiere el precedente artículo serán ejercidas, según los casos, por los Jefes de demarcación aérea, por los Jefes de aeropuerto y por los Comandantes de aeronave.

### Artículo 144

Las disposiciones sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo obligan a todas las aeronaves civiles o militares sin distinción de categoría o clase.

### Artículo 145

Para que una aeronave pueda volar dentro del espacio aéreo español deberá ser debidamente autorizada, previa presentación de su plan de vuelo, ostentar las marcas de nacionalidad, matrícula o número y llevar la documentación exigida por esta Ley, sus reglamentos o los convenios o tratados internacionales. No obstante lo anterior, el plan de vuelo no será exigible en los vuelos interiores que se realicen siguiendo reglas de vuelo visual y siempre que las condiciones de la circulación aérea y la prestación de los servicios de tránsito aéreo lo permitan.

Dada nueva redacción por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

### Artículo 146

Toda aeronave seguirá en su vuelo los canales o zonas de navegación que le sean impuestos y respetará las zonas prohibidas o reservadas.

### Artículo 147

Cualquier aeronave en vuelo dentro del espacio aéreo queda obligada a aterrizar, inmediatamente, en el aeropuerto que se le indique por la Autoridad que vigile la circulación aérea, así como a variar la ruta primitivamente elegida a requerimiento de dicha autoridad.

## Artículo 148

Las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en los aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados.

## Artículo 149

El Ministerio del Aire, por sí o mediante concesiones, asumirá la organización y funcionamiento de los servicios de telecomunicaciones específicamente aeronáuticas, meteorológicas y de ayuda a la navegación aérea.

La utilización de dichos servicios, igual que la de los aeropuertos, será obligatoria, y se ajustará a las condiciones y tarifas que los Reglamentos determinen.

## CAPITULO XVIII. DEL TRANSPORTE PRIVADO, DE LA NAVEGACION DE TURISMO Y DE LAS ESCUELAS DE AVIACION

### Artículo 150

1. Las aeronaves de transporte privado de Empresas, las de Escuelas de Aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos y las de turismo y las deportivas, quedarán sujetas a las disposiciones de esta Ley, en cuanto les sean aplicables, con las excepciones que a continuación se expresan:

Primera. No podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración.

Segunda. Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto, cualesquiera que sean las finalidades a las que se destinen excepto las que sean utilizadas exclusivamente con fines recreativos o deportivos, quedarán sujetas asimismo a lo establecido en esta Ley y en sus normas de desarrollo, en cuanto les sean aplicables. Estas aeronaves no estarán obligadas a utilizar infraestructuras aeroportuarias autorizadas, salvo en los supuestos en los que así se determine expresamente en su normativa específica.

Dada nueva redacción por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

### Artículo 151

Las actividades aéreas que se realicen a los fines del artículo anterior, excepto las de turismo y las deportivas, requerirán la comunicación previa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o su autorización, a efectos de mantener la seguridad en las operaciones aeronáuticas y de terceros, en los casos en que la naturaleza de estas operaciones, el entorno o circunstancias en que se realizan supongan riesgos especiales para cualquiera de ellos, y estarán sometidas a su inspección en los términos establecidos por la legislación vigente.

Aquellas aeronaves de limitados usos, características técnicas y actuaciones, podrán ser exceptuadas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, de los requisitos de inscripción en el Registro de Aeronaves y de la obtención del certificado de aeronavegabilidad a los cuales se refieren, respectivamente, los arts. 29 y 36 de esta Ley. Para tripular estas aeronaves no es exigible el título que requiere el art. 58 de esta Ley, determinándose por el Ministerio de Fomento, en su caso, las condiciones que deben cumplir los tripulantes para su pilotaje.

Añadida un segundo párrafo por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

par.1 Dada nueva redacción por art.20 Ley 25/2009 de 22 diciembre 2009

par.1 Dada nueva redacción por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014

## DISPOSICION ADICIONAL

### Disposición Adicional Unica

1) Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigieren la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

2) Mediante disposición reglamentaria ha de establecerse el régimen jurídico de las servidumbres citadas y las condiciones de uso de los precios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.

3) La disposición de desarrollo ha de delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.

4) El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.

5) Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

Añadida por art.63 Ley 55/1999 de 29 diciembre 1999

## DISPOSICIONES FINALES

### Disposición Final Primera

El transporte del correo, sea de procedencia nacional o extranjera, se regulará par la legislación específica del Ramo.

### Disposición Final Segunda

Cuando las circunstancias económicas así lo aconsejen, el Gobierno, por Decreto acordado en Consejo de Ministros, podrá modificar la cuantía de las indemnizaciones reguladas en el capítulo XIII de esta Ley.

### Disposición Final Tercera

Quedan excluidas del Seguro Obligatorio de Viajeros, ampliado por Ley de veintiséis de septiembre de mil novecientos cuarenta y uno, las Empresas de transporte aéreo que acrediten tener constituido el correspondiente Seguro de Viajeros conforme al art. 127 de la presente Ley, deduciéndose, en este supuesto, del precio del billete, en el transporte aéreo nacional, el importe de la prima del indicado Seguro Obligatorio.

En todo caso la indemnización se hará efectiva en el plazo máximo de treinta días.

### Disposición Final Cuarta

Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo preceptuado en esta Ley.

Se autoriza al Ministerio del Aire para proponer al Gobierno o dictar, en su caso, las disposiciones relativas a la ejecución de la presente Ley.

En relación con ini D 416/1969 de 13 marzo 1969

Derogada en lo que se refiere a la Comisión de codificación de aeronáutica, la por dde LO 1/1986 de 8 enero 1986

### Disposición Final Quinta

En relación con el párrafo 3º del art. 5º de esta Ley se declaran expresamente de aplicación a la navegación aérea militar los arts. 8, 11, 17, 34, 38, 45, 46, 51 a 58, 61, 134 y todo otro que en particular así lo disponga.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

### Disposición Transitoria Primera

Las Compañías nacionales de tráfico aéreo que a la publicación de la presente Ley tengan otorgada o autorizada la prestación de servicios aéreos en líneas regulares de trafico interior o internacional seguirán el disfrute de ellas en las mismas condiciones que en la actualidad hasta que el Gobierno, a propuesta del Ministerio del Aire, considere conveniente renovarlas en los términos que establece el capítulo XI de esta Ley.

### Disposición Transitoria Segunda

En tanto se fijen por el Ministerio del Aire las Demarcaciones a que se refiere el art. 9º, las mismas coincidirán con las actuales regiones y zonas aéreas.

### Disposición Transitoria Tercera. Régimen transitorio en materia de autorizaciones

En tanto no sea de aplicación la normativa específica que regule la comunicación previa prevista en el art. 151, será exigible la previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para el ejercicio de las actividades previstas en dicho precepto.

Añadida por art.51 RDL 8/2014 de 4 julio 2014