



República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Ministerio de Aviación Civil

Núm.

Rfª.

Secc.....

PROYECTO DE LEY N°09/2012, DE FECHA 19 DE DICIEMBRE,

GENERAL DE AVIACION CIVIL DE GUINEA ECUATORIAL

INDICE

PREÁMBULO	11
------------------------	-----------

TÍTULO I:

DISPOSICIONES GENERALES	12
--------------------------------------	-----------

Artículo 1.- Objeto y finalidad.....	12
Artículo 2.- Ámbito de aplicación	13
Artículo 3.- Definiciones	16
Artículo 4.- Coordinación Civil y Militar	16
Artículo 5.- Reglas del aire y Reglamento de la circulación aérea	16
Artículo 6.- Programa Estatal de la Seguridad Operacional	18
Artículo 7.- Aprobación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	20
Artículo 8.- Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo	20
Artículo 9.- Servicio meteorológico aeronáutico	21
Artículo 10.- Transporte aéreo de mercancías peligrosas y otras normas de Seguridad	21

TÍTULO II:

DE LAS AUTORIDADES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN GUINEA ECUATORIAL.

GENERALIDADES	21
----------------------------	-----------

Artículo 11.- autoridades de la Aviación Civil de la República de Guinea Ecuatorial	21
---	----

CAPÍTULO I: MINISTERIO DE AVIACIÓN CIVIL	22
---	-----------

Artículo 12.- Responsabilidades Básicas del Ministerio y del Ministro	22
Artículo 13.- Prioridades del Ministerio	23
Artículo 14.- Negociaciones internacionales, Acuerdos y Obligaciones	23
Artículo 15.- Conflicto de interés	24
Artículo 16.- Personal del Ministerio	24
Artículo 17.- Rendición de cuentas y responsabilidad	25
Artículo 18.- Recursos administrativos	25
Artículo 19.- Delegación de funciones	25

CAPÍTULO II: DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DE GUINEA ECUATORIAL	25
--	-----------

Artículo 20.- Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial	25
Artículo 21.- Organización y Competencias de la A.A.G.E	27
Artículo 22.- El Consejo de Administración de la A.A.G.E	29
Artículo 23.- El Director General de la A.A.G.E	31

TÍTULO III:	
DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES	33
CAPÍTULO I: AERÓDROMOS, AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA	33
Artículo 24.- Aeródromos: clasificación y seguridad operacional	33
Artículo 25.- Autorizaciones y Certificación de aeródromos y aeropuertos	34
Artículo 26.- Gestores de aeropuertos. Obligaciones. Normativa de Seguridad en Plataforma ..	35
Artículo 27.- Instalaciones y proveedores de servicios de Navegación Aérea	36
Artículo 28.- Unidad de Coordinación de Seguridad Operacional Aeroportuaria.....	37
CAPÍTULO II: DE LA PROTECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS	37
Artículo 29.- Expropiaciones	37
Artículo 30.- Servidumbres aeronáuticas y superficies limitadoras de obstáculos	38
Artículo 31.- Señalización de obstáculos, aeronaves abandonadas y peligro aviar	38
Artículo 32.- Planes Directores de Aeropuertos	39
TÍTULO IV:	
DE LAS AERONAVES	40
CAPÍTULO I: CLASIFICACIÓN	40
Artículo 33.- Clasificación de aeronaves	40
Artículo 34.- Aeronaves ultraligeras	40
CAPÍTULO II: NACIONALIDAD Y MATRÍCULA	40
Artículo 35.- Inspección y Matrícula. Marcas de nacionalidad y matrícula	40
Artículo 36.- Prohibición de doble matrícula	41
Artículo 37.- Acceso al Registro Nacional de Matrícula	41
Artículo 38.- Matrícula temporal	41
Artículo 39.- Cancelación de la matrícula	42
CAPÍTULO III: REGISTRO NACIONAL DE MATRÍCULA DE AERONAVES	42
Artículo 40.- Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves	42
Artículo 41.- Documentos de acceso al Registro	43
CAPÍTULO IV: DOCUMENTACIÓN DE A BORDO	44
Artículo 42.- Documentos de a bordo de las aeronaves	44
CAPÍTULO V: DE LOS DERECHOS SOBRE LAS AERONAVES	44
Artículo 43.- Derecho real de garantía de hipoteca de aeronaves	44
Artículo 44.- Alcance de la hipoteca	45

Artículo 45.- Contenido mínimo	45
Artículo 46.- Otras normas sobre hipotecas de aeronaves	45
CAPÍTULO VI: DE LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS	46
Artículo 47.- Los créditos preferentes y sus privilegios	46
CAPÍTULO VII: LA EJECUCIÓN Y VENTA FORZOSA DE AERONAVES	47
Artículo 48.- Condiciones de la venta forzosa	47
TÍTULO V:	
DE LA AERONAVEGABILIDAD	47
Artículo 49.- Certificación de aeronavegabilidad	47
Artículo 50.- Otros equipos y sistemas de la aeronave	48
Artículo 51.- Mantenimiento de la aeronavegabilidad	48
Artículo 52.- Organizaciones de diseño y fabricación	50
TÍTULO VI:	
DE LA CIRCULACIÓN AÉREA	50
Artículo 53.- Libertad de circulación de conformidad con la Ley y Reglamento de Circulación Aérea	50
Artículo 54.- Zonas restringidas o prohibidas al vuelo	51
Artículo 55.- Rutas aéreas, llegadas y salidas	51
Artículo 56.- Acrobacias aéreas y otros vuelos especiales	51
Artículo 57.- Interés público de la Aviación civil	51
TÍTULO VII:	
DEL PERSONAL AERONÁUTICO	52
CAPÍTULO I: CONCEPTO, CLASIFICACIÓN Y NORMAS GENERALES	52
Artículo 58.-Concepto de personal aeronáutico	52
Artículo 59.- Clases de personal aeronáutico	52
Artículo 60.- Reglamento de Licencias de Personal aeronáutico Civil	52
Artículo 61.- Obligaciones específicas del personal aeronáutico	53
Artículo 62.- Condiciones mínimas	54
Artículo 63.- Compatibilidad con la normativa laboral	54
CAPÍTULO II: CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS Y HABILITACIONES	54
Artículo 64.- Convalidación	54
CAPÍTULO III: EL COMANDANTE DE LA AERONAVE	55

Artículo 65.- Designación y responsabilidad	55
Artículo 66.- El Comandante como autoridad	55
Artículo 67.- Atribuciones concretas del Comandante de la aeronave	56
Artículo 68.- El Comandante como representante del explotador	56
Artículo 69.- Obligaciones del Comandante	56
TÍTULO VIII:	
DEL EXPLOTADOR	57
Artículo 70.- Explotador. Definición	57
Artículo 71.- Inscripción en el Registro y exoneración de responsabilidad	57
TÍTULO IX:	
DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES	58
CAPÍTULO I: ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	58
Artículo 72.- Arrendamiento de aeronaves	58
Artículo 73.- Obligaciones mínimas del arrendador	58
Artículo 74.- Obligaciones mínimas del arrendatario	59
Artículo 75.- Otros contratos de transferencia de la posesión de la aeronave	59
CAPÍTULO II: FLETAMENTO	59
Artículo 76.- Fletamento de aeronaves	59
Artículo 77.- Obligaciones mínimas del fletante	60
Artículo 78.- Obligaciones mínimas del fletador	60
CAPÍTULO III: INTERCAMBIO DE AERONAVES	60
Artículo 79.- Contrato de intercambio de aeronaves	60
TÍTULO X:	
DE LAS ACTIVIDADES AÉREAS COMERCIALES Y NO COMERCIALES	61
CAPÍTULO I: AVIACIÓN NO COMERCIAL	61
Artículo 80.- Actividades de Aviación no comercial, privada y deportiva	61
Artículo 81.- Aeroclubes	61
CAPÍTULO II: AVIACIÓN COMERCIAL	61
Artículo 82.- Actividades de aviación comercial de transporte	61
Artículo 83.- Actividades de aviación comercial de trabajos aéreos.....	62
Artículo 84.- Servicios de transporte aéreo: clasificación	62
Artículo 85.- Autorizaciones administrativas de transporte y trabajos aéreos	63

Artículo 86.- Obligaciones específicas comunes	64
CAPÍTULO III: POLÍTICA AERONÁUTICA	65
Artículo 87.- Principios de actuación, competencia y administración de la Política aeronáutica	65
Artículo 88.- Reglamento de asignación de frecuencias y derechos de tráfico	67
Artículo 89.- Empresas aéreas nacionales	67
CAPÍTULO IV: SEGUROS	68
Artículo 90.- Obligatoriedad de los seguros	68
TÍTULO XI:	
DE LOS AGENTES Y PROVEEDORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN TIERRA	69
Artículo 91.- Servicios de escala o de asistencia en tierra o handling	69
Artículo 92.- Clases de servicios de escala. Autorización y Obligaciones específicas	69
TÍTULO XII:	
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO Y DE LOS DERECHOS DEL PASAJERO	70
CAPÍTULO I: NORMAS GENERALES	70
Artículo 93.- Contrato de transporte aéreo	70
Artículo 94.- Transporte aéreo sucesivo	70
Artículo 95.- Transporte combinado	71
CAPÍTULO II: TRANSPORTE DE PASAJEROS	71
Artículo 96.- Billeto de pasaje. Contenido	71
Artículo 97.- Derechos y obligaciones de los pasajeros y usuarios	72
Artículo 98.- Sistema de responsabilidad aplicable al viaje	73
CAPÍTULO III: TRANSPORTE DE EQUIPAJE	73
Artículo 99.- Equipaje de mano y facturado	73
Artículo 100.- Talón de equipaje	74
CAPÍTULO IV: TRANSPORTE DE CARGA	75
Artículo 101.- Contrato de transporte de carga	75
Artículo 102.- Formalización y alcance de la Carta de Porte aéreo	75
Artículo 103.- Entrega de la mercancía	76
Artículo 104.- Carga peligrosa	76
Artículo 105.- Otras normas sobre el contrato de carga	76
TÍTULO XIII:	
TÍTULO XIII: DE LA RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA	77

CAPÍTULO I: RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO	77
Artículo 106.- Ámbito de aplicación de la responsabilidad	77
Artículo 107.- Responsabilidad por daños en personas	78
Artículo 108.- Indemnización por daños a las personas por muerte, lesiones o por retrasos	78
Artículo 109.- Exoneración de responsabilidad por daños por muerte o lesiones a las personas	78
Artículo 110.- Responsabilidad por daños en el equipaje y en la carga	79
Artículo 111.- Indemnización de daños por retraso, destrucción, pérdida o avería del equipaje	79
Artículo 112.- Indemnización de daños por retraso, destrucción, pérdida o avería de la carga ..	80
Artículo 113.- Exoneración de la responsabilidad por daños en el equipaje y en la carga	80
Artículo 114.- Plazo de las protestas de transportes para acciones de responsabilidad	80
Artículo 115.- Responsabilidad en el transporte sucesivo	81
Artículo 116.- Cláusulas prohibidas de exoneración de la responsabilidad	81
CAPÍTULO II: RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN VUELO Y A TERCEROS EN LA SUPERFICIE	82
Artículo 117.- Responsabilidad en daños por vuelos y a terceros en la superficie	82
Artículo 118.- Exoneración de la responsabilidad	82
Artículo 119.- Responsabilidad solidaria	82
Artículo 120.- Cuantías de las indemnizaciones	83
CAPÍTULO III: RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE AÉREO	83
Artículo 121.- Daños por abordaje aéreo	83
Artículo 122.- Responsabilidad por daños por abordaje aéreo: Normas	83
Artículo 123.- Derecho de repetición en daños por abordaje	84
CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES COMUNES SOBRE RESPONSABILIDAD	84
Artículo 124.- Disposiciones comunes sobre responsabilidad	84
Artículo 125.- Plazo del ejercicio de las acciones por responsabilidad	84
TÍTULO XIV:	
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	85
Artículo 126.- Programa de Seguridad de la Aviación Civil y actos de interferencia ilícita	85
Artículo 127.- Ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil ...	85
Artículo 128.- Contenido mínimo y revisión del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	85
Artículo 129.- Programa Nacional de Control de la Calidad y Programa Nacional de Formación	86
Artículo 130.- Pasajeros conflictivos	86

TÍTULO XV:	
DE LA BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE LAS AERONAVES	87
Artículo 131.- Normas generales	87
Artículo 132.- Reglamento de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves	87
TÍTULO XVI:	
DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL	88
Artículo 133.- Competencia del Estado, alcance de la investigación técnica de accidentes e incidentes y definiciones	88
Artículo 134.- La Comisión de Investigación de Accidentes e incidentes de Aviación Civil	89
Artículo 135.- Reglamento por el que se regula la investigación de los accidentes e Incidentes de aviación civil	90
Artículo 136.- Comunicación de los accidentes e incidentes	90
TÍTULO XVII:	
DE LA INSPECCIÓN AERONÁUTICA	90
Artículo 137.- Concepto y ámbito	90
Artículo 138.- Reglamento de Inspección Aeronáutica	91
Artículo 139.- Adscripción y ejercicio	92
Artículo 140.- Contenido y alcance de la función de inspección	93
Artículo 141.- Transferencia de responsabilidades de inspección	94
Artículo 142.- Actuaciones inspectoras	95
Artículo 143.- Atribuciones de los inspectores	97
Artículo 144.- Procedimientos internos de verificación	98
Artículo 145.- Documentación de las actuaciones de inspección	98
TÍTULO XVIII:	
DE LAS OBLIGACIONES, INFRACCIONES Y SANCIONES AERONÁUTICAS CIVILES	99
CAPÍTULO I: OBLIGACIONES	99
Artículo 146.- Obligaciones generales y específicas	99
Artículo 147.- Vulneración de las obligaciones	101
CAPÍTULO II: AUTORIDAD COMPETENTE, EJERCICIO Y PROCEDIMIENTO	101
Artículo 148.- Competencia y potestad sancionadora	101
Artículo 149.- Medidas provisionales y cautelares	102
Artículo 150.- Plazo para resolver y notificar	102

Artículo 151.- Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil	102
CAPÍTULO II: INFRACCIONES Y RESPONSABLES	103
Artículo 152.- Infracciones. Concepto, clases y prescripción	103
Artículo 153.- Infracciones generales contra la seguridad	103
Artículo 154.- Infracciones en relación con el transporte y los trabajos aéreos	104
Artículo 155.- Infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea	106
Artículo 156.- Infracciones en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos	108
Artículo 157.- Infracciones del deber de colaboración con las autoridades aeronáuticas con competencias en materia de aviación civil	110
Artículo 158.- Infracciones en relación con el control del tránsito aéreo	111
Artículo 159.- Responsables de las infracciones	111
Artículo 160.- Otras normas sobre responsabilidad	112
CAPÍTULO III: SANCIONES	113
Artículo 161.- Sanciones y modalidades	113
Artículo 162.- Cuantías de las sanciones	114
Artículo 163.- Graduación de las sanciones	114
Artículo 164.- Prescripción de las sanciones	114
TÍTULO XIX:	
ARANCELES EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL	114
CAPÍTULO I: REGULACIÓN Y DISPOSICIONES COMUNES	114
Artículo 165.- Aranceles por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de Aviación Civil	114
Artículo 166.- Sujetos pasivos de arancelamiento	115
Artículo 167.- Devengo del arancel	115
Artículo 168.- Tarifas y sub-tarifas o hechos impositivos de la tarifa	116
Artículo 169.- Tasas de desarrollo de las infraestructuras aeronáuticas y de supervisión de la seguridad operacional	124
Artículo 170.- Tasa por el ruido de las aeronaves	124
Artículo 171.- Tasa por las emisiones de aeronaves	124
Artículo 172.- Cuantía de las tarifas	124
DISPOSICIONES TRANSITORIAS	124

PRIMERA.- Legislación reglamentaria de desarrollo	124
SEGUNDA.- Competencias de Aviación Civil hasta la puesta en funcionamiento de la A.A.G.E	125
TERCERA.- Tasas, cánones y derechos	125
CUARTA.- Contratos con ASECNA y ADGE	125
DISPOSICIÓN DEROGATORIA	125
UNICA	125
DISPOSICIONES FINALES	126
PRIMERA.- Modificación del Código Penal y derogación de Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea de 1964	126
SEGUNDA.- Programa Estatal de Seguridad Operacional y Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	126
TERCERA.- Comité Nacional de facilitación del Transporte Aéreo	126
CUARTA.- Adecuación de los Decretos por los que se aprueban los Reglamentos Orgánicos Funcionales de los Ministerios	126
QUINTA.- Entrada en vigor	126

PREAMBULO

El desarrollo y constante progreso de la Aviación Civil, exige hoy en día un permanente análisis de la evolución y evaluación de las normas que regulan su desenvolvimiento, en orden a que permita obtener un mejor aprovechamiento de la técnica que la aeronáutica requiere.

La Ley nº 6/1986, de 25 de marzo, General de Aviación Civil, ha venido siendo el instrumento jurídico que regula el sector de la aeronáutica civil en Guinea Ecuatorial hasta la fecha.

En la actualidad muchas de sus previsiones resultan insuficientes. Por esa razón se hace necesaria su modernización y actualización para responder a la evolución tanto del sector aeronautico internacional, como el impulso decidido del transporte aéreo nacional, reflejando los más novedosos instrumentos y disposiciones de conformidad con la normativa y el Derecho internacional Aeronáutico, teniendo como norte tanto las disposiciones vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional,(OACI) como la normativa auspiciada por la CEMAC, en particular su Directiva nº03 de 11 de Marzo de 2007, que indica las pautas a seguir para el proceso de autonomización de las administraciones de Aviación Civil en la sub-region y la positiva Declaración de Yamoussoukro, en virtud del artículo 8 de la Ley Fundamental de Guinea Ecuatorial.

La presente Ley, recoge y mantiene previsiones y aspectos esenciales tanto de la referida Ley numero 6/1986, como de la Ley numero 48/1960, sobre Navegación Aérea, que junto con las previsiones novedosas que introduce, permitirá tener un sistema normativo de aviación civil moderno, actualizado, y con mecanismos ágiles para introducir las novedades internacionales necesarias para su mantenimiento y mejora continuada, lo cual, permitirá a la República de Guinea Ecuatorial contar con una actividad y servicios de aviación civil modernos, con instrumentos y estándares de máxima seguridad aérea que sean homologables a los que se exigen en los Estados más avanzados, lo que además posibilitara llevar a cabo, una evaluación y análisis continuados de la seguridad en las actividades y servicios que de una manera directa o indirecta participan en el desarrollo de la aviación civil y del transporte aéreo.

La presente Ley refuerza los mecanismos del Estado, sentando una nueva organización de la Autoridad Aeronáutica, para garantizar el control y supervisión de las actividades del sector y su influencia se proyecta en el entorno tecnológico, político, económico y jurídico de la aviación civil, asegurando el desarrollo armonioso del sector, la expansión y modernización de las infraestructuras, la calidad de los servicios, la seguridad y los derechos de los operadores y usuarios y la supervisión de la seguridad operacional en toda su extensión.

*En su virtud, a propuesta del Gobierno y debidamente aprobado por la Cámara de los Representantes del Pueblo en su segundo periodo de sesiones celebrado en Malabo del 17 de Agosto al 23 de Noviembre del año 2012.vengo en sancionar y promulgar la presente **“LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL”***

**LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL
DE LA REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL**

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.- Objeto y finalidad.

1. La República de Guinea Ecuatorial tiene y ejerce soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo que cubre su territorio y sus aguas jurisdiccionales.

2. Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados y Convenios internacionales, la presente Ley tiene por objeto y se aplica a la navegación aérea nacional, en todo caso, y a la internacional sobre territorios y en el espacio aéreo de soberanía de Guinea Ecuatorial, así como en el espacio aéreo de responsabilidad sobre el que el Estado ecuatoguineano ejerciera, en su caso, jurisdicción de conformidad con lo dispuesto en dichos Tratados y Convenios Internacionales en vigor.

3. Esta Ley tiene asimismo por objeto determinar las competencias de los órganos superiores de la Administración Central del Estado en materia de aviación civil, y transporte aéreo, que tendrán la consideración de autoridad aeronáutica de conformidad con lo establecido en su Título II.

4. Asimismo regular la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles, los mecanismos, organización y programas necesarios en materia de seguridad operacional y de seguridad de orden público de la aviación civil, establece las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte, todo ello de acuerdo con los principios y normas de Derecho Internacional reguladores de la aviación civil, de los que Guinea Ecuatorial sea parte, en particular, con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en adelante Convenio OACI.

5. De conformidad con la vigente en la legislación administrativa, que será de aplicación supletoria a lo previsto en esta Ley, en cuanto al régimen jurídico administrativo, en particular a lo dispuesto sobre autorizaciones y procedimientos, y de acuerdo con lo establecido en su ámbito de aplicación, tiene también por objeto regular de las funciones de ordenación, autorización, supervisión y el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, de aquéllas

personas físicas o jurídicas obligadas por la presente Ley, de las infraestructuras y de las aeronaves, así como respecto de la seguridad del transporte aéreo, de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, de los operadores aéreos, servicios y actividades aéreas, personal aeronáutico, gestores aeroportuarios, prestadores de servicios de asistencia en tierra, proveedores de servicios de navegación aérea, escuelas o centros de formación aeronáutica y/o proveedores de formación, tanto en los ámbitos comerciales como, en su caso, los propios correlativos a la aviación no comercial, privada y deportiva.

6. Por último, y sin perjuicio de su posterior desarrollo reglamentario, la presente Ley tiene como objeto, establecer, de conformidad con los principios y recomendaciones del Derecho Internacional, en general y las disposiciones concernientes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, en particular, lo siguiente:

- a) El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo
- b) Los derechos básicos de los pasajeros.
- c) Las responsabilidades e indemnizaciones para los casos de daños en muerte, lesiones y daños a los pasajeros, así como lo procedente sobre daños ocasionados en el equipaje y en la carga.
- d) Las tasas necesarias por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil, cuyas tarifas y sub-tarifas se regulan en el Título XIX, sin perjuicio de su actualización en los términos que en dicho Título se recoge.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

1. La presente Ley se aplica en los términos y ámbito establecidos en el artículo precedente a la aviación civil y al transporte aéreo en la República de Guinea Ecuatorial, y en este sentido se regirán por las normas contenidas en la misma y en sus desarrollos reglamentarios previstos, las aeronaves, productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles, los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea civiles, los servicios y actividades relacionados con la aviación civil y el personal y organizaciones y personas jurídicas civiles que intervengan en su ejecución y explotación.

2. Esta Ley no se aplicara a la aviación y navegación aéreas militares, salvo cuando así se disponga expresamente en la misma.

Las aeronaves militares, los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y los servicios, actividades e instalaciones adscritos a la defensa nacional, así como su personal, están excluidos del ámbito de aplicación de esta Ley y quedaran sujetas a su legislación específica.

No obstante, si será de aplicación a las instalaciones militares y sistemas de navegación aérea adscritos a la defensa nacional que presten servicios a la aviación civil.

3. Esta ley será de aplicación a las aeronaves de Estado no militares, como las de aduanas, policía o, en general, las destinadas a servicios públicos no comerciales, a su personal y a las organizaciones responsables de su utilización, respetando las particularidades relativas a la operación de dichas aeronaves, las cuales se recogerán reglamentariamente.

4. Las aeronaves de Estado ecuatoguineanas se consideraran territorio nacional, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentren, y les será de aplicación la legislación ecuatoguineana, conforme se establece en este artículo.

Los tribunales nacionales serán competentes para conocer de los delitos e infracciones cometidos en contra de aeronaves civiles y de Estado ecuatoguineanas fuera del territorio del Estado siempre que no hayan sido juzgados por otro Estado.

5. Mientras se encuentren en espacio aéreo o territorio de Guinea Ecuatorial, se reconocerá a las aeronaves de Estado extranjeras todos los privilegios e inmunidades que establezcan los tratados internacionales ratificados por Guinea Ecuatorial.

6. En todo caso, para volar sobre el territorio ecuatoguineano o aterrizar en él, dichas aeronaves requerirán la autorización expresa de las autoridades nacionales competentes.

7. A las aeronaves civiles de matrícula de la República de Guinea Ecuatorial así como a las personas y objetos que se encuentren a bordo de ellas, les será de aplicación la presente Ley y la legislación penal, de policía y de seguridad cuando vuelen por espacio libre

Asimismo les será de aplicación la presente Ley y la legislación penal, de policía y de seguridad cuando vuelen o se hallen en territorio extranjero, o lo sobrevuelen, si a ello no se opusieran las leyes de aviación civil, penal, de policía y seguridad del país subyacente, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio OACI, tal y como se establece en el artículo 5 de esta Ley.

8. A las aeronaves extranjeras, así como a las personas y objetos que se encuentren a bordo de ellas, mientras se encuentran en territorio de soberanía ecuatoguineana o en su espacio aéreo, les serán de aplicación las disposiciones de esta Ley, y la legislación de policía, penal, y de seguridad vigentes en la República de Guinea.

Quedan también sujetos a las leyes y jurisdicción de Guinea Ecuatorial los actos delictivos e infracciones cometidas a bordo de aeronaves extranjeras en espacio aéreo no sujeto a soberanía, siempre que el primer aterrizaje después de la comisión de los hechos se produzca en territorio ecuatoguineano.

Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio OACI, tal y como se establece en el artículo 5 de esta Ley.

9. Están sujetos al cumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley, y en su legislación de desarrollo, en concreto, las siguientes personas y organizaciones:

- a) El personal aeronáutico, de vuelo, de tierra y técnico, incluyendo los controladores aéreos.
- b) Las personas que ostenten cargos de responsabilidad en las organizaciones y/o centros de mantenimiento, de los operadores o compañías aéreas, de los proveedores de servicios de navegación aérea, y de los gestores aeroportuarios, así como de otras organizaciones, servicios y actividades relacionados con la aviación civil, según se determine en sus respectivos textos reglamentarios.
- c) Los gestores aeroportuarios, los concesionarios y autorizados dentro del recinto aeroportuario, las empresas y personas que trabajan dentro de los aeródromos, y los prestadores de servicios de asistencia en tierra o servicios de escala.
- d) Los operadores aéreos, compañías aéreas y empresas de trabajos aéreos.
- e) Las Escuelas de vuelo y los centros de formación aeronáutica y en su caso, los aeroclubes.
- f) Los médicos autorizados especialistas en medicina aeronáutica y los centros médicos aeronáuticos autorizados.
- g) Las entidades dedicadas al diseño, producción y mantenimiento de las aeronaves y productos aeronáuticos, y aquellas que presten otros servicios relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- h) Los proveedores de servicios de navegación aérea.
- i) Los agentes y proveedores de servicios aeroportuarios.
- j) Los gestores de los aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias.
- k) Los pasajeros y otros usuarios de los servicios aeronáuticos.
- l) Las entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

m) Los titulares de autorizaciones, concesiones o empresas que den o presten servicios a los aeródromos.

n) Los aeromodelos, parapentes, alas delta, y demás aparatos o mecanismos similares, aptos para el vuelo, así como sus propietarios y usuarios, en cuanto puedan contravenir en el desarrollo de esas actividades preceptos u obligaciones de esta Ley o del resto de la vigente legislación civil aeronáutica.

Artículo 3.- Definiciones

Sin perjuicio de las definiciones que se recogen en el articulado de esta Ley, su Anexo I establece otras definiciones legales de determinados términos de aviación civil a los efectos de lo que debe entenderse por los mismos en esta Ley, formando parte de la misma.

Artículo 4.- Coordinación Civil y Militar.

Se crea una Unidad de Coordinación Civil y Militar, cuya composición, funciones y competencias se concretaran en el reglamento de aplicación de esta Ley, que comprenderá, al menos, las relativas a la utilización flexible del espacio aéreo, el establecimiento de zonas prohibidas o restringidas al vuelo por razones de necesidad militar o seguridad pública, así como el uso de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar, y, en su caso, las bases militares abiertas al tráfico civil.

Dicha Unidad, queda adscrita al Ente autónomo de Aviación Civil que se crea en el Título II de esta Ley.

Artículo 5.- Reglas del aire y Reglamento de la Circulación Aérea.

1. La circulación aérea implica la obligación de cumplimiento con cuantos Reglamentos, disposiciones y normas permanentes o eventuales tiendan a conseguir una rápida, ordenada y segura circulación de las aeronaves, tanto en vuelo como en tierra.

2. La aviación civil no se empleará en ningún caso con propósitos incompatibles con los fines del Convenio de OACI, y lo dispuesto en esta Ley, enjuiciándose los ilícitos penales de conformidad con lo establecido en los Convenios y Tratados Internacionales ratificados por la República de Guinea Ecuatorial, por lo dispuesto en su Código Penal, y en la Ley Penal de Navegación Aérea de 1.964.

3. De conformidad con lo que se establece en esta Ley, y en los Tratados y Convenios Internacionales, en particular con lo dispuesto en el Convenio OACI, y en sus Anexos 2 y 11, el Reglamento de Circulación Aérea recogerá las reglas de navegación aérea aplicables en la República de Guinea Ecuatorial, en las maniobras aéreas en su territorio y en los

sobrevuelos y operaciones en su espacio aéreo, debiendo cumplirlas los sujetos referidos en el apartado noveno del artículo segundo anterior a los que alcance, y en particular las aeronaves nacionales y las extranjeras, los operadores y compañías aéreas, el personal aeronáutico responsable del vuelo, como los proveedores de servicios de navegación aérea y su personal.

4. Dicho Reglamento de Circulación aérea recogerá además los procedimientos y requisitos necesarios para la interceptación de aeronaves civiles en vuelo, que en ningún caso pondrá en peligro la vida de sus ocupantes o pasajeros, ni la seguridad de las mismas.

5. Los incumplimientos de las obligaciones previstas en esta Ley, y en particular del Reglamento de Circulación Aérea por parte de los sujetos referidos en el apartado noveno del artículo segundo anterior a los que alcance, y en particular por las aeronaves nacionales y extranjeras, los operadores y compañías aéreas, y el personal aeronáutico nacional o extranjero responsable del vuelo, serán considerados infracciones administrativas objeto de sanción por la autoridad aeronáutica de Guinea Ecuatorial, de conformidad con lo establecido en su Título XVIII.

No obstante, y de conformidad con lo establecido en el artículo 12 del Convenio de OACI, cuando las infracciones provengan de aeronaves, operadores, compañías o personal de vuelo extranjeros, se pondrá en conocimiento del Estado de matrícula y/o emisor de las autorizaciones de aviación civil correspondientes, mediante escrito o denuncia administrativa, a los efectos de que se aplique por éstos la sanción correspondiente, o alternatively si dicho Estado lo manifiesta, o no contesta, será aplicada la sanción por las autoridades ecuatoguineanas competentes, previa incoación del procedimiento sancionador correspondiente, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

6. Las aeronaves de matrícula de la República de Guinea Ecuatorial y su personal de vuelo deberán observar las reglas y reglamentos del aire de los espacios aéreos y territorios de soberanía extranjeros donde se encuentren, siendo, en caso contrarios, objeto de posible sanción.

A estos efectos, las sanciones por infracciones que se cometan en dichos espacios aéreos y territorios de soberanía extranjeros corresponden bien al Estado en cuyo espacio o territorio se cometió el hecho infractor, o bien, alternatively, a petición de dicho Estado a las autoridades competentes de aviación civil de la República de Guinea Ecuatorial, previa incoación del procedimiento sancionador correspondiente, de conformidad con lo establecido en esta Ley, en particular, conforme a lo previsto en su Título XVIII.

7. Las disposiciones de la circulación aérea y disciplina de vuelo obligan a todas las aeronaves de conformidad con lo establecido en esta Ley sin distinción de categorías o clases.

8. La Autoridad Aeronáutica podrá ordenar el aterrizaje de cualquier aeronave que sobrevuele el territorio de la República de Guinea Ecuatorial sin estar facultada para ello o si tiene presunciones razonables de que se utiliza para propósitos ilegales. Toda aeronave, nacional o extranjera, deberá cumplir estas órdenes y cualquier otra instrucción tendente a facilitar dicho aterrizaje.

9. Las aeronaves de matrícula de Guinea Ecuatorial atenderán asimismo, dichas órdenes cuando sobrevuelen espacios aéreos de soberanía extranjera en los términos que establece el artículo 3 bis letra b) del Convenio de OACI.

Artículo 6.- Programa Estatal de la Seguridad Operacional.

1. Para mejorar los niveles de seguridad operacional en Guinea Ecuatorial se aprobará por Decreto el Programa de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, de conformidad con los requisitos adoptados en virtud del Convenio de OACI. Este Decreto establecerá asimismo el procedimiento para su revisión que corresponderá al ente autónomo de Aviación Civil que se crea en el Título II de esta Ley.

2. Dicho Programa comprenderá, al menos, los objetivos de seguridad aérea del Estado, el tratamiento, recopilación, intercambio y protección de la información sobre seguridad operacional, de forma que ésta no se utilice de forma inapropiada, los mecanismos de detección, análisis y evaluación de riesgos de seguridad en el transporte aéreo, con un enfoque preventivo, y de evaluación continuada estableciendo para ello los indicadores de seguridad, la coordinación de las autoridades civiles y militares con competencias en la materia, y la coordinación con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la cual suministrará la información técnica de que disponga por su trabajo dentro de los términos establecidos en la presente Ley.

3. El Programa designará, asimismo, los órganos, organismos públicos, entes, entidades y sujetos públicos y privados obligados por el mismo, y el alcance de sus obligaciones, pudiendo recoger la obligación para éstos de establecer sistemas de gestión de seguridad operacional en sus organizaciones, y recogiendo la obligación del suministro de información sobre seguridad operacional que se determine.

4. En todo caso, quedan vinculados al Programa, los proveedores de servicios de navegación aérea para la aviación civil, los gestores de

aeródromos civiles de uso público, los operadores de transporte aéreo por avión o helicóptero, las escuelas de formación en vuelo, las organizaciones aprobadas de mantenimiento de aeronaves y los operadores de trabajos aéreos cuya vinculación al Programa se considere relevantes para la seguridad operacional de la aviación civil. Estos y aquéllos otros obligados son responsables de la definición, ejecución y gestión del Programa en el ámbito de sus respectivas competencias.

5. La información facilitada por los obligados a ello, o conocida, en el marco del Programa es a los exclusivos efectos de prevenir y evaluar los riesgos para la seguridad y mejorar los niveles de seguridad operacional. La información sobre seguridad operacional que se facilite no podrá utilizarse para adoptar ningún tipo de medida desfavorable o de incorporarla a procedimientos ya iniciados, o como medio de prueba válido para iniciar ningún tipo de procedimiento administrativo gravoso para el o los implicados en la misma, salvo exista dolo o negligencia grave.

6. Los empleados, civiles y militares, de los proveedores de servicios y de otros obligados por el Programa que informen sobre accidentes, sucesos, deficiencias de seguridad, o amenazas con afección, real o potencial, sobre la seguridad operacional, no podrán sufrir, por el hecho de informar, represalias por parte del empleador, público o privado, salvo en los supuestos en que se acredite mala fe en su actuación. El Programa podrá prever premios no dinerarios o de calidad que motive la participación a estos efectos.

7. Lo dispuesto en los apartados anteriores no obsta para que se utilice el resultado de los análisis de la información facilitada en el marco del citado Programa para orientar la inspección aeronáutica hacia las áreas que requieran mayor prevención.

8. Se designa al ente autónomo de Aviación Civil que se crea en el Título II de esta Ley como órgano superior de la Administración Central del Estado competente para la elaboración del Programa de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, así como, una vez aprobado, como órgano superior jerárquico competente para llevar a cabo los objetivos, fines y mandatos establecidos en el mismo, y órgano de seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional y de coordinación de los demás obligados en dicho Programa, pudiendo dictar circulares de obligado cumplimiento para la consecución de tales fines de conformidad con lo establecido en la presente Ley y en el Programa.

Artículo 7.- Aprobación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

1. Se aprobará, mediante Decreto, el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, en el que se determinarán las medidas y los procedimientos necesarios para garantizar la aplicación efectiva de las normas de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos, aeródromos e instalaciones de navegación aérea y la prevención de actos ilícitos contra las actividades aeronáuticas de conformidad con lo que se establece en el Título XV de esta Ley.

2. El Decreto establecerá los órganos competentes en materia de seguridad de la aviación civil, sin incremento del gasto público, dentro de los propios de la Administración, designando una Comisión interministerial, para la coordinación y seguimiento del Programa que se denominará Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, con participación, al menos, del:

Ministerio encargado de la Aviación Civil, la AAGE, del Ministerio encargado de la Seguridad Nacional, y del Interior.

3. La AAGE que se crea en el Título II de esta Ley será el órgano competente para llevar a cabo los objetivos, fines y mandatos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, siguiendo el cumplimiento de los objetivos de seguridad y de coordinación de los demás entes, personas físicas o jurídicas públicas o privadas obligados en dicho Programa, pudiendo dictar Instrucciones de Seguridad de obligado cumplimiento para la consecución de tales fines de conformidad con lo establecido en la presente Ley y en el Programa que serán directrices complementarias a la aplicación de las normas básicas y procedimientos establecidos en el mismo.

Artículo 8.- Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

1. Se crea el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, adscrito al Ente Autónomo de Aviación Civil previsto en el Título II de esta Ley.

2. Mediante Orden Ministerial, sin que afecte al gasto público, se regulará su composición y funciones, con intervención al menos de representantes designados de los Ministerios encargados de Aviación Civil, Interior, Asuntos Exteriores y Cooperación, Economía, Hacienda, Sanidad, Medio Ambiente, Trabajo, Seguridad Social, Integración de la Mujer y Asuntos Sociales, Agricultura, Pesca, Alimentación y Transportes, así como representantes de los Gestores Aeroportuarios autorizados, del Comité

Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y del Ente Autónomo de Aviación Civil, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de OACI, en particular, de lo establecido en su Anexo Técnico 9.

Artículo 9.- Servicio meteorológico aeronáutico.

1. Reglamentariamente se establecerá el ejercicio de las competencias del Estado en materia de servicio meteorológico aeronáutico teniendo en cuenta las previsiones del Anexo Técnico 3 del Convenio de OACI.

2. El Servicio Meteorológico Aeronáutico, con independencia de quién lo preste, entidad pública o privada, estará bajo la dependencia del Ente Autónomo de Aviación Civil que crea el Título II de esta Ley.

Artículo 10.- Transporte aéreo de mercancías peligrosas y otras normas de seguridad.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con relación a las mercancías peligrosas y a su transporte aéreo, el Reglamento de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea establecerá las autorizaciones y condiciones de embalaje, rotulación, acondicionamiento o documentación necesarias para el transporte aéreo de mercancías peligrosas en consonancia con lo establecido en el Anexo Técnico 18 de OACI, y lo previsto en esta Ley.

2. El transporte por vía aérea de objetos o mercancías que constituyan un peligro para la seguridad del vuelo, tales como armas, municiones o explosivos, sustancias y productos químicos, requerirá la autorización previa de la autoridad aeronáutica, de conformidad con las normas del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en su caso, del reglamento respectivo.

3. El transporte por vía aérea de objetos o sustancias que revistan peligro para la seguridad o la salud pública requerirá el permiso de la autoridad estatal competente.

Título II

De las Autoridades de la Aviación Civil en Guinea Ecuatorial.

Generalidades

Artículo 11.-

Autoridades de la Aviación Civil de la República de Guinea Ecuatorial

1. Las autoridades públicas con responsabilidades y funciones en el campo de la aviación civil son:

a) El Ministerio encargado de la Aviación Civil;

- b) La Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE);
- c) La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos.

2. . El Ministerio, la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos cumplirán las funciones asignadas a ellos por la presente ley y cualquier acuerdo internacional del que Guinea Ecuatorial es parte.

Capítulo I

Ministerio de Aviación Civil

Artículo 12.-Responsabilidades Básicas del Ministerio y del Ministro

1. El Ministerio es responsable de:
 - a) Desarrollar las políticas nacionales en materia aeronáutica,
 - b) Sancionar las normas que regulan los aspectos económicos del transporte aéreo, excepto la seguridad de la Aviación Civil o la economía de los aeropuertos o servicios de navegación aérea, y
 - c) Organizar, cuidar, tomar medidas para el desarrollo de la aviación civil en Guinea Ecuatorial y la cooperación internacional en materia de la Aviación Civil.
2. El Ministro coordina debidamente las actividades del Ministerio con la AAGE y cualquier otra autoridad pública nacional o extranjera con responsabilidad en el campo de la aviación civil.
3. El Ministro debe:
 - a) liderar la política y programas de desarrollo de la aviación civil y hacer recomendaciones al Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial para su consideración y adopción;
 - b) regular la economía del transporte aéreo otra que la economía de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
 - c) otorgar las Licencias de explotación de Compañías Aéreas;
 - d) promover y velar por el desarrollo, colecta y vulgarización de la tecnología, estadísticas y otras informaciones relevantes de la aviación civil;
 - e) cumplir otras responsabilidades asignadas al Ministro por el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial, de acuerdo a la ley; y
 - f) ser responsable del ejercicio y cumplimiento de los poderes y responsabilidades asignadas al Ministerio por la presente ley.

Artículo 13.-Prioridades del Ministerio

1. En cumplimiento de la presente ley, el Ministerio debe:
 - a) Acordar la máxima prioridad al mantenimiento de la seguridad operacional en el comercio aéreo,
 - b) Anteponer el interés público mediante:
 - i) La promoción, en toda la industria, de la disponibilidad de una adecuada variedad económica, eficiencia y bajos costos sin discriminación irracional ni prácticas injustas ni engañosas;
 - ii) El fomento, en toda la industria, de salarios y condiciones de trabajo justos;
 - iii) El fomento del desarrollo y el mantenimiento de un sistema del transporte aéreo que:
 - (1) Se base y esté sujeta a las fuerzas de la competencia del mercado actual y potencial,
 - (2) Proporcione los servicios aéreos comerciales necesarios; y
 - (3) Permita eficiencia, innovación, competencia y buena gestión de las empresas aéreas para producir beneficios apropiados y ser atractivas para el capital;
 - c) Desarrollar y mantener un sistema regulatorio sólido sensible a las necesidades del público;
 - d) Fomentar el desarrollo de una red de transporte aéreo económicamente viable en Guinea Ecuatorial que fomente el desarrollo interno y regional;
 - e) Prevenir prácticas injustas, engañosas o anticoncurrenciales en el transporte aéreo doméstico e internacional;
 - f) Fomentar la entrada al mercado de compañías nuevas viables y apoyar las existentes para promover una industria del transporte aéreo más efectiva y competitiva; y
 - g) Fomentar la provisión, por los actores del mercado, de servicios de transporte inter- modal, incluidos arreglos y facilidades que aumenten la eficiencia, disponibilidad y bajos costos para el consumidor.

Artículo 14.-Negociaciones internacionales, Acuerdos y Obligaciones

1. El Ministro informará y consultará con el Director General de AAGE y, en la medida de lo necesario o apropiado, al responsable de otra autoridad pública afectada sobre cualquier negociación que lidera o

que tiene la intención de liderar para un acuerdo con un gobierno de otro país relacionado con el transporte aéreo.

2. En cumplimiento de la presente ley, el Ministro deberá:

a) Actuar de manera tal que sus actuaciones sean coherentes con las obligaciones de la República de Guinea Ecuatorial asumidas en los acuerdos internacionales, y

b) Tener en cuenta las leyes aplicables en la República de Guinea Ecuatorial y los requerimientos de los acuerdos con otros países, firmados y ratificados libremente por la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 15.-Conflicto de interés

El Ministro y todas las demás autoridades del Departamento, incluidas las de la Autoridad Aeronáutica se abstendrán del conocimiento de cualquier expediente en los mismos casos que recogen las leyes administrativas del Estado.

Artículo 16.- Personal del Ministerio

1. El Ministerio reclutará un personal profesional y experimentado, según necesidades, para asegurar la implementación efectiva y eficiente de las funciones y responsabilidades atribuidas al Ministerio por la presente ley.

El reclutamiento de personal para funciones de responsabilidad en temas de aviación se hará en base al mérito, competencia documentada y experiencia demostrada en tales funciones:

2. Con el fin de asegurarse de que las funciones claves para temas de la aviación por parte de Ministerio están ocupadas por las personas apropiadas, el Ministerio puede – si es necesario - contratar los servicios de profesionales extranjeros cualificados y/o expertos técnicos para desempeñar tales funciones. En tales contratos, el Ministerio velará para que:

a) Las calificaciones mínimas para cada posición serán establecidas de manera a asegurar que solamente los candidatos cualificados serán invitados a someter sus expedientes;

b) El valor del contrato será establecido en el nivel tal que sea razonable esperar que atraiga a un número sustancial de candidatos cualificados; y

c) La información relativa a dicho contrato será difundida en una publicación en español, para una amplia circulación en los países de la CEMAC.

Artículo 17.- Rendición de cuentas y responsabilidad

1. Las actividades del Ministerio y del Ministro cumplirán con las políticas, legislaciones, estándares y acuerdos internacionales aplicables a la aviación civil en Guinea Ecuatorial.

2. En base a lo anterior el Ministro tomará cualquier acción razonablemente necesaria para la implementación de la presente ley, incluyendo la conducción de investigaciones, aprobación de reglamentos, estándares y procedimientos; controlar las licencias de explotación de las compañías aéreas, dar órdenes y, en caso de necesidad, multar o sancionar para cumplir y penalizar los incumplimientos con tales acciones.

Artículo 18.-Recursos Administrativos.

Podrá interponer recurso de acuerdo a la Ley de Procedimiento Administrativo, Cualquier persona con interés específico en el campo de la Aviación Civil y que se considere por cualquier procedimiento o acto sustantivo u omisión del Ministerio o del Ministro, y que cree que tales actos u omisiones son contrarios a los requerimientos de la presente ley o a cualquier otra normativa aplicable.

Artículo 19.-Delegación de funciones

El Ministro puede, por escrito, delegar sus funciones reconocidas en esta ley y en el Reglamento Orgánico y Funcional del Departamento, en los términos previstos en el artículo 38 inciso 4 de la Ley del Régimen Jurídico de la Administración Central del Estado; tales funciones delegadas estarán sujetas a lo previsto en los artículos 39 y 40 de la antes invocada Ley.

Capítulo II

De la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial

Artículo 20.-Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial

1. La Autoridad Aeronáutica de la República de Guinea Ecuatorial, en adelante AAGE, está adscrita al Ministerio encargado de la Aviación Civil, con dependencia directa y jerárquicamente de su titular, con la organización y competencias que recoge esta Ley, y con la consideración, asimismo de Autoridad Aeronáutica en materia de Aviación Civil, transporte aéreo y seguridad aérea. Es un Ente Autónomo, el cual tendrá la máxima autonomía orgánica, funcional, patrimonial y financiera de conformidad con lo previsto en esta Ley y en la legislación del Estado.

2. La AAGE con personalidad jurídica y patrimonio propios, tendrá las competencias y organización que se establecen en esta Ley, que se

desarrollará y completará, incluyendo su organización periférica, mediante la aprobación y publicación del Decreto por el que se crea el Estatuto de Régimen de Organización, Competencias y Funcionamiento, el cual recogerá asimismo el patrimonio y la financiación del Ente Autónomo de acuerdo con lo previsto en ésta y demás Leyes, recogiendo, al menos, los siguientes recursos:

- a) Los que le sean asignados anualmente en el Presupuesto General del Estado, por vía de subvención.
- b) Los fondos, bienes y rentas que adquiera o perciba, a cualquier título, por la provisión de servicios, venta, concesión o alquiler de activos.
- c) El producto de la aplicación de multas por infracciones a la normativa aeronáutica.
- d) Los intereses de capital que perciba.
- e) Las aportaciones y donaciones de terceros.

3. Su patrimonio será, al menos, el establecido en el Código CEMAC de la Aviación Civil.

4. La AAGE estará facultada para gestionar y percibir las tasas y tarifas establecidas en el Título XIX de esta Ley por las prestaciones y actuaciones del ente recogidas en los hechos imposables de dichas tasas o tarifas respecto de las actividades y servicios de aviación civil, así como a percibir rentas y derechos que le puedan corresponder como contraprestación por los servicios que esta Ley u otras Leyes le encomienden, por la cesión del uso de terrenos o instalaciones, y por actividades de formación.

El referido Estatuto de Régimen de Organización, Competencias y Funcionamiento concretará y desarrollará estas últimas previsiones así como las condiciones de pago, reajustes, garantías y otras previsiones relacionadas con las mismas. El régimen de uso de los referidos recursos quedará sujeto a las fiscalizaciones, controles y auditorías propias de la administración financiera del Estado.

5. La AAGE, estará exento de todo impuesto, arancel o derecho por la adquisición e importación al país de los instrumentos, maquinarias, vehículos, equipos, mobiliarios y elementos tecnológicos necesarios para el cumplimiento de sus fines.

6. La AAGE, estará dotada de personal en número necesario para cumplir sus funciones.

Los procedimientos de ingreso, situaciones, y extinción de las relaciones de personal, así como los perfiles, relación de puestos de trabajo, y funciones de

cada puesto, y los elementos básicos de la estructura de las relaciones laborales y los de las remuneraciones se establecerán en su Estatuto de personal, que será aprobado por el Consejo de Administración del ente.

Este Estatuto podrá asimismo establecer el procedimiento para la creación de las unidades administrativas menores de apoyo que completen el organigrama de este ente.

En caso de conflicto de intereses, el personal de la AAGE, tanto los directivos como el resto se abstendrán del conocimiento de cualquier expediente en los mismos casos que recogen las leyes administrativas del Estado.

7. Las demás autoridades o cargos responsables en el ámbito de la aviación civil y seguridad aérea, que en su caso se designen o establezcan, como son las de control de la circulación y navegación aérea, las de carácter aeroportuario, o las referidas a la seguridad de la aviación civil de orden público, en relación con las actividades y servicios en materia de aviación civil, serán dependientes o subordinados a la referida autoridad aeronáutica, y en particular del Director General, de esta.

Artículo 21.- Organización y Competencias de la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial.

1. La AAGE tiene por objeto la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte aéreo.

2. La AAGE tiene y ejerce las siguientes competencias:

a) La expedición, renovación, suspensión, mantenimiento y revocación de autorizaciones, concesiones, habilitaciones, licencias, certificaciones y otros títulos habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles, tales como: la operación de aeronaves, las empresas aéreas comerciales, los derechos de tráfico, los aeropuertos y servicios de navegación aérea, así como las relativas al mantenimiento, y uso de las aeronaves, y los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles.

b) La inspección aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en el Título XVII de esta Ley.

c) La colaboración técnica y participación en organismos nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del

transporte aéreo, así como la colaboración con OACI, ASECNA, CAFAC, ARSA, ARAC, AAMAC, y otros organismos internacionales relacionados con la aviación para realizar inspecciones e investigaciones de aviación civil.

d) Las que dimanen de los Tratados y Convenios Internacionales en los que el Estado sea parte, que distribuirá el Director General según las materias entre las Subdirecciones competentes, a excepción de las propias del Director General, y que darán lugar, en su caso a las circulares aeronáuticas.

e) El ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil previa la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador, conforme a lo establecido en el Título XVIII de esta Ley.

f) La gestión de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

g) Corresponde asimismo a la AAGE el reconocimiento y aceptación de títulos, licencias, autorizaciones o certificados expedidos por otras autoridades y que sean requeridos para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.

h) La gestión y custodia del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves.

i) Las competencias relativas a la autorización y planificación de aeródromos y aeropuertos y sus entornos, suelo, ubicación, servidumbres, y sus implicaciones medioambientales, como es el ruido de las aeronaves.

j) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, la organización y estructuración del espacio aéreo, y el control del tránsito y tráfico aéreo.

k) Las relativas en el ámbito de la seguridad en el transporte aéreo civil y la protección al usuario en este modo de transporte aéreo.

l) La autorización, acreditación y supervisión a personas físicas y jurídicas para su actuación como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

m) La aprobación previa de procedimientos y programas internos de auto verificación y control desarrollados y aplicados por los explotadores de servicios de transporte aéreo y los titulares o prestadores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea en cumplimiento de la normativa técnica y de seguridad aplicable.

n) La facilitación en el transporte aéreo para garantizar la accesibilidad y el tránsito eficaz, fluido y seguro de personas y bienes a través de las infraestructuras del transporte aéreo.

ñ) La iniciativa de la normativa reguladora en los ámbitos de la aviación civil atribuidos a su responsabilidad, para su elevación a los órganos competentes del Ministerio encargado de Aviación Civil, sin perjuicio de la habilitación normativa para aprobar circulares aeronáuticas que se recoge en esta Ley.

o) Aquellas otras relacionadas con el objeto y fines previstos en esta Ley y aquéllas otras que pudieran serle atribuidas, en particular las referidas en el Programa Estatal de Seguridad Operacional y las del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

p) La evaluación de la seguridad aérea en su conjunto.

3. La AAGE ejerce sus competencias a través de los siguientes órganos:

a) Órganos de Gobierno: El Consejo de Administración y el Director General del Ente Autónomo.

b) Órganos ejecutivos: Los órganos ejecutivos serán aprobados por el Consejo de Administración, a propuesta del Director General.

En la composición de dichos órganos, se considerarán entre otras las siguientes responsabilidades:

- a) La Unidad Jurídica,
- b) La Oficina de Normas Internacionales,
- c) La Unidad Económico-Financiera,
- d) la Unidad de Informática y
- e) la Unidad de Recursos Humanos.

Artículo 22.- El Consejo de Administración de la AAGE

1. El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros:

- El Ministro encargado de la Aviación Civil,
- El Ministro encargado de las Obras Públicas o su representante designado,
- El Ministro encargado de la Defensa Nacional o su representante designado,
- El Ministro encargado del Presupuesto o su representante designado,
- El Ministro encargado de la Seguridad o su representante designado,
- El Ministro encargado del Interior o su representante designado,

y - El Ministro encargado de Asuntos Exteriores o su representante designado,

- El Director General de la AAGE, que asistirá con voz aunque sin voto. Actuará de secretario de actas.

2. El Presidente del Consejo de Administración será nombrado por el Presidente de la Republica

3. Sin perjuicio de lo que pueda desarrollar el Estatuto de Organización, al Consejo de Administración le corresponde, las siguientes funciones:

a) Elaborar y proponer para su aprobación los Planes de Aviación Civil que contengan las previsiones de inversiones de las infraestructuras aeronáuticas nacionales necesarias, y los estudios e informes sobre la evolución, evaluación y desarrollo de las actividades y servicios relacionados con la aviación civil.

b) Emitir informe para la ratificación por parte de Guinea Ecuatorial de tratados internacionales en materia aeronáutica

c) Designar los miembros de la Unidad de Coordinación Civil y Militar prevista en el artículo 4 de esta Ley.

d) Revisar el Programa Estatal de Seguridad Operacional y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

e) Aprobar, a propuesta del Director General del ente el Estatuto que fije el Régimen de Personal del ente.

f) Aprobar, a propuesta del Director General del ente, los procedimientos para el ejercicio de la habilitación normativa a que se refiere las letras a) y b del apartado siguiente.

g) Proponer la modificación organizativa del Ente a propuesta de su Director General.

h) Aprobar, a propuesta del Director General, los presupuestos anuales del Ente.

i) Aprobar los contratos de concesión para la ejecución de obras en aeropuertos y aeródromos.

j) Informar, con carácter previo a su aprobación, los decretos y órdenes ministeriales que prevé esta Ley, la normativa de Aviación Civil, y sus eventuales modificaciones, una vez esté constituido.

k) Establecer los cauces y procedimientos para obtener y recabar las opiniones y necesidades del sector aeronáutico.

l) Solicitar al Director General del ente la presentación de los informes que se estimen necesarios en relación con la gestión del ente o de aspectos técnicos puntuales.

ll) Las no atribuidas específicamente a otro órgano del Ente Autónomo de Aviación Civil.

4. El Consejo de Administración se reunirá al menos dos (2) veces al año, de manera ordinaria, y de forma extraordinaria, todas las veces que fuera necesario, por convocatoria del Presidente.

Artículo 23.- El Director General de la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE)

1. El Director General de la AAGE será la máxima autoridad del Ente, lo dirigirá y representará a nivel nacional, regional e internacional. Será nombrado, entre titulados superiores profesionales con experiencia aeronáutica, por el Presidente de la Republica, y a propuesta del Ministro de Aviación Civil.

2. El Estatuto de Organización, Competencias y Funcionamiento del Ente completará las competencias del Director General, al cual le corresponde además las siguientes funciones:

a) La capacidad normativa para aprobar, previo los informes legales preceptivos o los facultativos que pueda requerir, en el ámbito de la Aviación Civil dando cuenta de ello al Consejo de Administración del Ente, normas nuevas o la modificación de las existentes, de carácter reglamentario, preferentemente técnico, que completen, precisen, y aseguren la más eficaz aplicación, en orden a preservar la seguridad, el orden del tránsito y del transporte aéreo civiles.

b) Asimismo, podrá dictar las normas técnicas reglamentarias precisas para adoptar y/o introducir o tener en cuenta las prescripciones y recomendaciones adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), o de las organizaciones regionales y subregionales de Aviación Civil de las que forma parte el Estado Ecuatoguineano.

El Consejo de Administración aprobará el procedimiento para el ejercicio de esta competencia. Ambas normas, previstas en la letra anterior y en esta, que se denominarán normas técnicas aeronáuticas, serán públicas y obligatorias en el ámbito de la aviación civil para los sujetos referidos en el

apartado noveno del artículo 2, y estarán sujetas a su eventual enjuiciamiento e impugnación por los cauces legales si se extralimitan los límites fijados en la presente Ley.

c) El ejercicio de la potestad sancionadora, de conformidad con lo previsto en esta Ley, iniciando y finalizando los correspondientes procedimientos sancionadores.

d) La distribución de asuntos entre los diferentes servicios, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

e) Suscribir toda clase de contratos, convenios, acuerdos y entendimientos con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, autoridades y organismos internacionales, con el objeto de ejercer en mejor forma las atribuciones que la ley le encomienda, incluida la transferencia de funciones y atribuciones de conformidad con el Artículo 83 bis del Convenio de Aviación Civil Internacional.

f) Intercambiar con otras autoridades nacionales o extranjeras, y con organismos internacionales información, antecedentes y documentación pertinentes a las funciones que la ley le encomienda.

g) Encomendar a personas o entidades privadas, nacionales o extranjeras, la ejecución de acciones de apoyo o colaboración a las funciones de inspección, fiscalización o certificación que la Autoridad Aeronáutica debe cumplir, estableciéndose los mecanismos de control pertinentes.

h) Establecer mecanismos de coordinación con otros Servicios Públicos cuyo ámbito de atribuciones incida en el sector aeronáutico.

i) Representar judicialmente al Ente así como denunciar la comisión de presuntos hechos delictivos de los que tenga conocimiento en el ejercicio de sus funciones, ser parte en procesos judiciales e interponer acciones civiles o criminales en contra de los presuntos responsables.

j) Ejercer la potestad disciplinaria con respecto al personal bajo su dependencia, pudiendo sancionar el incumplimiento de deberes de los empleados, la negligencia administrativa o la tardanza en el cumplimiento de las funciones, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que puedan corresponder.

k) Hacer propuestas de iniciativas normativas para presentar proyectos normativos en orden a mejorar la aviación civil y el transporte aéreo, en todos sus ámbitos, de conformidad con la evolución y desarrollo de la aviación civil en Guinea Ecuatorial.

l) Ser representante del Gobierno en los aeropuertos. El Director General de la AAGE podrá ser representado por un Delegado en cada aeropuerto.

ll). Conceder exenciones de los requisitos establecidos reglamentariamente en materia de seguridad operacional, y seguridad de la aviación civil, en el ámbito de competencia de la AAGE, de conformidad con lo que se establezca en el reglamento de exenciones, el cual deberá requerir niveles equivalentes de cumplimiento para su concesión.

Título III

De las Infraestructuras e Instalaciones

Capítulo I

Aeródromos, Aeropuertos y Navegación Aérea.

Artículo 24.- Aeródromos: Clasificación y Seguridad operacional.

1. Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en aeródromos y aeropuertos. Los primeros pueden ser según sus instalaciones permanentes y eventuales, y según su destino, civiles y militares. Los aeródromos y aeropuertos que hayan de utilizar superficies de agua, dependientes de distintos Ministerios, serán establecidos previo acuerdo de todos ellos.

2. Los aeródromos civiles pueden ser desde el punto de vista de su actividad públicos o privados. Son públicos cuando están abiertos al uso público y/o a actividades comerciales. Son aeródromos privados aquellos destinados al uso particular, conforme a las condiciones de utilización que imponga su propietario o administrador, sin perjuicio de lo que disponga su autorización.

3. Los aeropuertos serán siempre de carácter público y se declararán como “aeropuertos internacionales” cuando hayan sido designados como tales por la autoridad y posean de modo permanente los servicios de sanidad animal y vegetal, aduanas, migración, policía y aquéllos otros servicios que sean requeridos para las operaciones transfronterizas.

4. El reglamento de Aeródromos y Aeropuertos, que se aprobará de conformidad con lo dispuesto en el Anexo Técnico 14 de OACI, por Orden Ministerial, recogerá los supuestos en que es obligatoria la certificación de aeródromos y aeropuertos, los estudios de seguridad operacional preceptivos, la certificación del Gestor Aeroportuario, y en su caso, tanto la obligatoriedad de implantar un Sistema de Gestión de la

Seguridad Operacional (SMS) de Aeropuerto como de elaborar el Manual del Aeropuerto.

5. Dicho Reglamento recogerá asimismo el acceso del personal autorizado a los elementos del aeropuerto, según sea necesario, para realizar las correspondientes auditorías de seguridad operacional, las inspecciones y los ensayos.

Artículo 25.- Autorizaciones y certificación de aeródromos y aeropuertos.

1. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial el otorgamiento de las autorizaciones de establecimiento y construcción de aeródromos, las cuales fijarán las condiciones de su funcionamiento, y las autorizaciones de su modificación estructural o funcional y de apertura de los aeródromos, aeropuertos, helipuertos, y campos de vuelo, así como la clausura, suspensión, limitación y revocación de dichas autorizaciones. En lo no previsto en esta Ley, o en el Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos, las referidas autorizaciones, limitaciones, suspensiones o revocaciones se regirán por lo dispuesto en la legislación administrativa.

2. Corresponde asimismo a la AAGE la certificación de los aeropuertos civiles, y en su caso, de los aeródromos. El certificado acreditará, entre otros, que el aeropuerto, su espacio aéreo y los procedimientos de explotación son seguros para el tránsito de aeronaves.

3. Con carácter previo a la autorización y certificación, todo aeropuerto deberá tener aprobado un informe y un estudio positivo de Seguridad Operacional, que formarán parte de la autorización. Asimismo el proyecto de construcción o de modificación que conlleve obras de ampliación, llevará aparejada una declaración de impacto ambiental aprobada por el órgano medioambiental competente, cuando así lo requiera la legislación medioambiental de aplicación a las infraestructuras.

4. La autorización de los aeródromos requerirá un certificado de compatibilidad del espacio aéreo de la instalación proyectada emitido por la AAGE, a fin de determinar la incidencia de los mismos en la estructuración, ordenación y control del espacio aéreo, en el tránsito y en el transporte aéreo, y en su afección a los aeropuertos ya establecidos, o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas.

5. La certificación referida en este precepto se aplica tanto a los aeropuertos construidos, como las futuras instalaciones aeronáuticas que la precisen.

6. El citado Reglamento podrá requerir que los promotores del aeropuerto estén vinculados bien por razones de nacionalidad o bien por razones de permanencia o residencia con Guinea Ecuatorial, si son personas

físicas, o que posean más del 50% del capital si se trata de personas jurídicas, las cuales además deberán estar establecidas en el territorio del Estado, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el ámbito de la CEMAC.

Artículo 26.- Gestores de aeropuertos. Obligaciones. Normativa de Seguridad en Plataforma.

1. Los gestores de aeropuertos elaborarán para cada aeropuerto la Normativa de Seguridad en Plataforma del mismo, que será aprobada por la AAGE, pudiendo ser modificada posteriormente por el Gestor aeroportuario, cuando exista necesidad de ello por variaciones o modificaciones que afecten a dicha Normativa, dando cuenta de ello a dicho Ente.

2. Cuando el volumen del tránsito o las condiciones de operación del aeropuerto lo aconsejen, o cuando así lo decida la AAGE, la dependencia de servicios de tránsito aéreo que preste servicio en el mismo, en cooperación con el gestor aeroportuario proporcionarán un servicio de dirección en la plataforma apropiado para:

- a) reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
- b) reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma; y
- c) asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.

3. Corresponde al gestor aeroportuario las obras de mantenimiento de las pistas, instalaciones y de los edificios que formen parte del complejo aeroportuario y al proveedor de servicios de navegación el mantenimiento de las instalaciones, y del sistema de ayudas a la navegación aérea. En caso de desacuerdo respecto el mantenimiento u otros gastos, la AAGE decidirá a quien corresponde, oído uno y otro.

4. Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, las personas físicas y jurídicas encargadas de la gestión de aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias están obligadas a:

- a) Asegurar la continuidad del uso en adecuadas condiciones de seguridad del aeropuerto, aeródromo o instalación aeroportuaria que gestionen.
- b) Cumplir las condiciones de seguridad exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento del aeropuerto, aeródromo o instalación aeroportuaria que gestionen.

c) Disponer de un plan de emergencia de protección civil en coordinación con los planes aprobados por los órganos competentes en dicha materia.

d) Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

Artículo 27.- Instalaciones y proveedores de Servicios de Navegación Aérea.

1. Corresponde a la AAGE el otorgamiento de las autorizaciones de establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea, así como en su caso, su modificación, y la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea de conformidad con lo que se determine reglamentariamente.

2. Los servicios de navegación aérea son los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación, vigilancia y alerta, los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea y los servicios de información aeronáutica.

3. Reglamentariamente, se podrá determinar asimismo la eventualidad de implantar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para los proveedores de servicios de navegación aérea.

4. Los prestadores de servicios de navegación aérea elaborarán Planes de contingencia para su ejecución en caso de interrupción o posible interrupción de los servicios que prestan, que serán comunicados a la AAGE. Los prestadores de servicios de tránsito aéreo tendrán en cuenta para la elaboración de dichos Planes lo dispuesto en el Anexo Técnico 11 de OACI.

5. Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, los proveedores de servicios de navegación aérea que hayan sido autorizados y designados quedan además sujetos a las siguientes obligaciones:

a) Cumplir las condiciones y los requisitos exigidos para su autorización y designación.

b) Garantizar la continuidad de la prestación de los servicios con el nivel de seguridad exigido.

c) Mantener adecuadamente los equipos e instalaciones del sistema de navegación aérea, evitando su deterioro o la degradación de sus prestaciones.

- d) Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

Artículo 28.- Unidad de Coordinación de Seguridad Operacional Aeroportuaria.

1. En todo aeropuerto certificado, se establecerá una Unidad de Coordinación de Seguridad Operacional Aeroportuaria (UCSOA) para la seguridad operacional, que estará presidida por el gestor aeroportuario y de la que formarán parte representantes de las compañías aéreas, de los servicios de navegación aérea, así como el responsable del sistema de gestión de seguridad operacional del aeropuerto, y será competencia de esta Unidad el asesoramiento al gestor en todo lo relacionado con la seguridad operacional en cada aeropuerto.

La composición de esta Unidad y sus funciones estarán reflejadas en el Manual del Aeropuerto.

2. De sus reuniones, que serán al menos cuatro anuales, se levantará acta, cuyas copias se enviarán a la AAGE.

Capítulo II

De la Protección de las Infraestructuras

Artículo 29.- Expropiaciones.

1. 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.

2. Los daños y perjuicios que se causen en los bienes afectados por las servidumbres aeronáuticas serán indemnizables si a ello hubiere lugar, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

3. La aprobación firme del instrumento jurídico de establecimiento de las servidumbres aeronáuticas y/o del Plan Director del Aeropuerto de que se trate, conllevará asimismo la aprobación de declaración de interés público o social a efectos expropiatorios, tanto de los terrenos como los bienes que sean necesarios para llevarlos a efecto.

4. El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos, incluidas las acústicas, o por sus Planes Directores, han de incorporar las limitaciones que éstos imponen, a las determinaciones que

legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.

Artículo 30.- Servidumbres aeronáuticas y superficies limitadoras de obstáculos.

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

2. El espacio aéreo sobre todo aeródromo público, todo aeropuerto y toda instalación auxiliar a ellos o de ayuda a la navegación aérea, así como sobre su entorno e inmediaciones, debe mantenerse libre de elementos que puedan obstaculizar o poner en riesgo a la aviación o entorpecer su funcionamiento.

3. La AAGE determinará asimismo para cada aeródromo público, aeropuerto e instalación, de conformidad con los instrumentos de OACI, las áreas de dichos recintos y de su entorno que deberán mantenerse libres de obstáculos e interferencias, las que se denominarán “Zonas de Protección y Seguridad”. Igualmente, determinará las alturas máximas que podrán alcanzar las construcciones, estructuras, plantaciones o elementos de cualquier naturaleza que se erijan en dichas zonas.

4. Toda construcción, instalación o plantación que se pretenda hacer en el interior del área determinada como Zona de Protección y Seguridad deberá contar con la autorización previa de la autoridad aeronáutica, sin cuyo otorgamiento los Municipios se abstendrán de conferir permisos de edificación.

Si con posterioridad a la determinación de una Zona de Protección y Seguridad se construyere, instalare o plantare, o se hiciere funcionar dentro de ella, algún elemento que constituya obstáculo o interferencia a la navegación aérea, la autoridad aeronáutica ordenará su inmediata supresión, sin derecho a indemnización alguna, fijando un plazo al efecto.

Si, vencido el plazo, el obstáculo o interferencia no ha sido suprimido, la autoridad dispondrá la ejecución inmediata de lo ordenado a costa del responsable.

Artículo 31.- Señalización de obstáculos, aeronaves abandonadas y peligro aviar

1. La AAGE regulará asimismo la colocación de señales, marcas, luces o balizas sobre todo objeto que pueda constituir un obstáculo o un

peligro para la navegación aérea, y en cualquier caso sobre todo obstáculo por encima de los 300 metros.

Los gastos que su instalación y funcionamiento demanden serán a cargo de la autoridad aeronáutica cuando se trate del señalamiento de objetos ya existentes, y serán de cargo del propietario respectivo cuando se trate del señalamiento de objetos nuevos que se pretenda construir o emplazar.

2. Cuando una aeronave, sus partes o restos, situados en el interior de un aeródromo público, constituyeren un peligro para la navegación aérea, la seguridad de las personas o el normal funcionamiento del aeródromo, o bien estuviesen abandonadas, la AAGE podrá ordenar su inmediata retirada a costa del propietario o el explotador.

3. La AAGE a instancia del gestor aeroportuario, será la autoridad competente para definir las áreas de peligro aviario en el entorno de los aeródromos públicos y de los aeropuertos, en las que quedará prohibido desarrollar, instalar o hacer funcionar, sin su autorización, cualquier actividad, elemento o industria que pueda constituir atracción para aves de cualquier especie, tales como vertederos o depósitos de basura o material orgánico.

A propuesta del gestor aeroportuario aprobará las medidas necesarias para evitar o eliminar dichos peligros aviarios, cuyo coste será a cargo de dicho gestor.

Artículo 32. Planes Directores de Aeropuertos.

Mediante el Plan Director de cada Aeropuerto, a aprobar por la AAGE, se podrá delimitar una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del aeropuerto y su conjunto, y los usos industriales y comerciales cuya localización resulten necesarios o convenientes por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Título IV
De las Aeronaves
Capítulo I
Clasificación

Artículo 33.- Clasificación de aeronaves.

1. Las aeronaves se clasifican en “civiles” y “de Estado”. Son de esta última clase las utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía. Son civiles todas las demás, aún cuando su propietario sea el Estado.

2. Las aeronaves civiles se clasifican, a su vez, en “comerciales” y “privadas”, según si están destinadas a su uso en actividades aéreas comerciales o no.

Artículo 34.- Aeronaves ultraligeros.

1. Se denominan “Ultraligeros” (ULM) las aeronaves cuyo peso máximo de despegue no sobrepasa los 454 kilogramos o 1.000 libras. Estas aeronaves estarán exentas del régimen de matriculación, de la certificación de aeronavegabilidad y de llevar los documentos de a bordo. Estas aeronaves no se pueden dedicar al transporte aéreo comercial.

2. La AAGE regulará las condiciones bajo las cuales podrán circular este tipo de aeronaves.

Capítulo II
Nacionalidad y Matrícula

Artículo 35.- Inscripción y Matrícula. Marcas de nacionalidad y matrícula.

1. La inscripción en el Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves de Guinea Ecuatorial confiere a la aeronave la nacionalidad ecuatoguineana, circunstancia que se acreditará mediante un Certificado de Matrícula otorgado por la AAGE.

2. Ninguna aeronave podrá circular en el espacio aéreo de Guinea Ecuatorial si no está debidamente matriculada en el país o en el extranjero, si lo está en más de un Estado a la vez o si no lleva estampadas sus marcas de nacionalidad y matrícula.

3. Los ultraligeros se exceptúan de esta regla conforme a lo dispuesto en el Artículo 34.

4. Las aeronaves matriculadas en Guinea Ecuatorial deberán llevar en su exterior las marcas de nacionalidad ecuatoguineana y las de matrícula que se le hayan asignado, en la forma que establezca el Reglamento del Registro

Nacional de Matrícula de Aeronaves, que deberá tener en cuenta lo establecido en el Anexo 7 Técnico de OACI.

Artículo 36.- Prohibición de doble matrícula.

1. Ninguna aeronave podrá estar válidamente matriculada en más de un Estado o tener más de una matrícula simultáneamente.

2. Para inscribir una aeronave extranjera en el Registro Nacional de Aeronaves de Guinea Ecuatorial, deberá previamente acreditarse la cancelación de la matrícula anterior mediante certificado.

3. La matriculación en el extranjero de una aeronave que se encuentre inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves se considerará nula mientras la matrícula ecuatoguineana no sea cancelada mediante certificado.

Artículo 37.- Acceso al Registro Nacional de Matrícula.

1. Sin perjuicio de lo que establezca el Código Civil de la Aviación CEMAC, podrán matricularse en Guinea Ecuatorial sólo las aeronaves que pertenezcan a:

a) Personas naturales o jurídicas ecuatoguineanas que tengan su domicilio en Guinea Ecuatorial, o en cualquier Estado miembro de la CEMAC.

b) Personas naturales extranjeras domiciliadas en Guinea Ecuatorial y que desarrollen de manera permanente y continua alguna actividad comercial, laboral o industrial en el país.

c) Comunidades en las que la mayoría de los derechos correspondan a personas indicadas en alguno de los números precedentes;

2. El Reglamento del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves, precisará las garantías a ser presentadas por los propietarios extranjeros de aeronaves, así como las modalidades de acceso al mismo de aeronaves objeto de arrendamiento o similares.

3. La primera inscripción será la de dominio, si bien el Reglamento del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves, podrá establecer excepciones, posibilitando que las primeras inscripciones lo sean de posesión, con los requisitos que establezca.

4. Mientras dura el procedimiento de inscripción en el Registro, podrá otorgarse a la aeronave una matrícula provisional, que será la definitiva tras la inscripción. El Reglamento regulará las matrículas provisionales.

Artículo 38.- Matrícula temporal

Podrá otorgarse una matrícula temporal en los siguientes casos:

1. Para el solo efecto de importación y traslado al territorio nacional de una aeronave adquirida en el extranjero.
2. Para el solo efecto de realizar vuelos de prueba y entrenamiento en aeronaves construidas en el país.
3. Para los supuestos previstos de contratos de arrendamiento de aeronaves de larga duración o similares, en que se produzca el traspaso de la posesión, en los casos y según establezca el Reglamento Nacional de Matrícula de Aeronaves.

Artículo 39.- Cancelación de la matrícula.

1. La matrícula de una aeronave se cancelará en los siguientes casos:
 - a) Cuando la aeronave sea matriculada en otro Estado.
 - b) Cuando la aeronave sufra destrucción o deterioro tales que la imposibilite permanentemente para el vuelo, circunstancia que será evaluada previo informe técnico de la autoridad aeronáutica.
 - c) Cuando la aeronave sea declarada abandonada o perdida por resolución de la autoridad aeronáutica.
 - d) Cuando el titular de la aeronave dejare de reunir los requisitos respectivos establecidos en el Artículo 37.
 - e) Cuando hubiere vencido el plazo fijado para la matrícula temporal o provisional.
 - f) En cualquier otro caso legalmente determinado.
2. No podrá cancelarse la matrícula de una aeronave hipotecada o sobre la cual existan créditos privilegiados inscritos, sin que previamente sean alzados dichos gravámenes o privilegios, a menos que el acreedor otorgue su consentimiento por escrito.

Capítulo III

Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves

Artículo 40.- Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves

1. El Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves estará a cargo de la AAGE y será un registro público. Se garantizarán los principios de publicidad, legalidad, eficacia y validez de las inscripciones y anotaciones y el de tracto sucesivo. Cualquier interesado podrá requerir copia certificada de las inscripciones y anotaciones practicadas.
2. En él se inscribirán:

- a) Los contratos o actos jurídicos que acrediten la adquisición de propiedad sobre una aeronave, su transferencia o su extinción
- b) Los contratos o actos jurídicos que acrediten la constitución, modificación o alzamiento de hipotecas, gravámenes, prohibiciones y limitaciones al dominio sobre aeronaves
- c) Los créditos privilegiados que recaigan sobre aeronaves
- d) Los embargos, medidas precautorias, retenciones y toda otra medida impuesta por orden judicial o administrativa que afecte a aeronaves
- e) La resolución de la Autoridad Aeronáutica que declare el abandono o la pérdida de una aeronave
- f) Los contratos de utilización de aeronaves que transfieran la calidad de explotador.
- g) Los contratos de arrendamiento de aeronaves de larga duración, o los arrendamientos de aeronaves sin tripulación, así como otros contratos de utilización de aeronaves que produzcan la traslación de la posesión de la aeronave, en los casos y según establezca el Reglamento Nacional de Matrícula de Aeronaves.
- h) Las características técnicas básicas de la aeronave según determine el Reglamento Nacional de Matrícula de Aeronaves.

3. Todas las inscripciones que se refieran a una misma aeronave deben constar en el mismo registro. Salvo las excepciones, no podrá inscribirse ninguno de los actos señalados anteriormente si la aeronave no se encuentra matriculada en Guinea Ecuatorial, debiendo convalidar tales inscripciones de los Estados de matrícula extranjeros u otro elemento jurídico que emitan los Estados.

4. El Reglamento Nacional de Matrícula de Aeronaves regulará la organización y funcionamiento del Registro Nacional de Aeronaves, así como la forma y requisitos de las inscripciones que se practiquen fijando los derechos a pagar por las actuaciones que realice, que podrán ser actualizados por el Consejo de Administración de la AAGE.

Artículo 41.- Documentos de acceso al Registro.

1. Todo acto jurídico que recaiga sobre una aeronave, sea constitutivo, declarativo o translativo de dominio, o que confiera derechos sobre ella, debe constar por escrito, en instrumento público o privado debidamente autenticado y no producirá efectos respecto de terceros sino mediante su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

2. La AAGE podrá completar lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Matrícula de Aeronaves.

Capítulo IV

Documentación de a Bordo

Artículo 42.- Documentos de a bordo de las aeronaves

1. Toda aeronave que se desplace en el espacio aéreo de Guinea Ecuatorial deberá portar a bordo los siguientes documentos:

- a) Certificado de Matrícula,
- b) Certificado de Aeronavegabilidad,
- c) Licencias y habilitaciones de los miembros de su tripulación,
- d) Libro o cuaderno de la aeronave o de a bordo,
- e) Certificado de Transportador Aéreo (en caso de transporte comercial)
- f) 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,
- g) Otros documentos que exijan las leyes y reglamentos.

2. Se exceptúan de lo dispuesto en el presente artículo las aeronaves calificadas como ultraligeros.

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

4. 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.

Capítulo V

De los Derechos sobre las Aeronaves

Artículo 43.- Derecho real de garantía de hipoteca de aeronaves

1. Las aeronaves matriculadas en Guinea Ecuatorial podrán ser hipotecadas.

2. La hipoteca comprenderá la totalidad de la aeronave, incluida la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualquiera otra pieza destinada permanentemente al servicio de la aeronave, sea que se encuentren incorporadas a ella o temporalmente separadas de la misma.

Artículo 44. Alcance de la hipoteca

1. La hipoteca podrá comprender las piezas de repuesto que correspondan a la aeronave hipotecada, siempre que dichas piezas y el lugar en que se conservan sean individualizados.

2. Las piezas de repuesto hipotecadas sólo podrán ser sacadas del lugar en que se conservan para ser incorporadas a la respectiva aeronave hipotecada, dando aviso escrito de ello al acreedor hipotecario.

En este caso, las piezas de repuesto deberán ser reemplazadas inmediatamente.

Artículo 45. Contenido mínimo.

El documento público o instrumento por el que se constituya la hipoteca deberá expresar con precisión al menos lo siguiente:

- a) Nombre, apellidos, ocupación, domicilio y nacionalidad de las partes
- b) Naturaleza y fecha del título u obligación a la que la hipoteca accede
- c) El monto adeudado cubierto por la hipoteca, los intereses estipulados y el plazo fijado para su pago
- d) La individualización de la aeronave hipotecada, incluyendo su marca, modelo, número de serie y matrícula; la de las piezas de repuesto y el lugar donde éstas se guardan, cuando las hubiere
- e) La designación de domicilio en Guinea Ecuatorial por parte del acreedor hipotecario
- f) Fecha y lugar de otorgamiento.

Artículo 46.- Otras normas sobre hipotecas de aeronaves.

1. El orden de prelación de las hipotecas constituidas lo es por fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, siendo de mejor preferencia la más antigua inscrita, y de ahí en orden a la última inscrita.

Un crédito garantizado con hipoteca sobre aeronave confiere preferencia sobre todo otro crédito, con excepción de los créditos privilegiados indicados en el artículo siguiente.

2. La inscripción hipotecaria garantiza el pago del crédito hasta el monto del capital adeudado y los intereses devengados durante los tres años anteriores a la ejecución y durante el transcurso de ésta.

3. En caso de pérdida o avería de una aeronave y salvo convención en contrario, el acreedor hipotecario se entenderá subrogado por el monto de su crédito en las indemnizaciones de los seguros respectivos. Será

nulo todo pago hecho por el asegurador en perjuicio de los derechos del acreedor hipotecario.

4. La hipoteca se extingue en un plazo de diez años contado desde la fecha de su inscripción, sin perjuicio de su renovación por acuerdo de las partes antes del vencimiento del plazo.

5. Ninguna otra garantía real podrá constituirse sobre las aeronaves en su totalidad. Podrán constituirse, no obstante, garantías sobre aquellos elementos definidos por la legislación o los tratados internacionales ratificados por Guinea Ecuatorial como equipos móviles aeronáuticos, en la forma y condiciones que dichos instrumentos lo permitan.

Capítulo VI

De los créditos privilegiados

Artículo 47- Los créditos preferentes y sus privilegios.

1. Tendrán el carácter de créditos privilegiados, y en consecuencia primarán sobre cualquier otra obligación, los siguientes créditos sobre aeronaves:

a) Los gastos judiciales en que se haya incurrido para proceder a la venta de la aeronave y distribuir su producto en interés de los acreedores

b) Las remuneraciones adeudadas por el salvamento de la aeronave

c) Los gastos indispensables efectuados para la conservación de la aeronave

d) Los impuestos y las tasas correspondientes al aterrizaje y a la utilización de aeródromos y ayudas a la navegación aérea.

2. Los privilegios se extienden a la totalidad de la aeronave, en los términos indicados, sobre sus piezas de repuesto y sobre las indemnizaciones a que alude el artículo anterior en su apartado tercero.

3. Los privilegios se extinguen en el plazo de tres meses contado desde el término de la operación, acto o hecho que los haya originado, a menos que, con anterioridad al vencimiento de dicho plazo, el crédito respectivo se hubiere inscrito en el Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves y el monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo por las partes o, en su defecto, se hubiere iniciado acción judicial.

4. Los créditos privilegiados primarán según el propio orden establecido en el apartado primero de este artículo. Los créditos señalados en las letras a) y b) primarán entre sí en orden inverso de la ocurrencia de los hechos que les han dado nacimiento.

Capítulo VII

La Ejecución y Venta Forzosa de Aeronaves

Artículo 48. Condiciones de la venta forzosa

1. No podrá procederse a la venta forzada o forzosa de una aeronave sino cuando el precio mínimo de la subasta sea suficiente para pagar los créditos preferentes al del ejecutante, a menos que éstos sean tomados a su cargo por el adquirente.

2. No obstante si una aeronave gravada con hipoteca causare daños a terceros en la superficie, lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará a las víctimas o a sus causahabientes que intervengan como acreedores ejecutantes, a menos que existan seguros contratados y que éstos cubran suficientemente los daños causados en la superficie.

TÍTULO V

De la Aeronavegabilidad

Artículo 49.- Certificación de aeronavegabilidad

1. Ninguna aeronave matriculada en Guinea Ecuatorial será autorizada para circular en el espacio aéreo sin un Certificado de Aeronavegabilidad o si no está en condiciones aptas para el vuelo, es decir, si no cumple en todo momento los requerimientos técnicos que hayan servido de base para su certificación o si ha dejado de cumplir las exigencias establecidas por la reglamentación para su mantenimiento.

Toda aeronave que circule en el espacio aéreo ecuatoguineano deberá contar con un Certificado de Tipo otorgado o convalidado por el Estado de matrícula

2. El certificado de aeronavegabilidad deberá identificar técnicamente a la aeronave e indicar el tipo de utilización para el que está habilitada.

3. El otorgamiento de un certificado de aeronavegabilidad presupone la realización, a satisfacción de la autoridad aeronáutica, de pruebas e inspecciones tanto en vuelo como en tierra, de conformidad con lo establecido en esta Ley y en el Reglamento de Certificación de Aeronavegabilidad.

4. Corresponde a la AAGE la expedición y renovación de los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves de matrícula de Guinea Ecuatorial, así como la convalidación de los certificados otorgados en el extranjero cuando los requisitos bajo los cuales se hayan expedido sean iguales o superiores a los establecidos por los reglamentos nacionales.

5. El Reglamento de Aeronavegabilidad recogerá los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos para la certificación de la aeronavegabilidad de las aeronaves, otros productos, componentes y equipos.

Asimismo podrá incluir los requisitos de certificación medioambiental y de niveles de ruido, de conformidad con el Anexo Técnico 16 de OACI.

El Reglamento podrá comprender, entre otros aspectos, la regulación de la expedición de certificados de tipo, de certificados de tipo restringidos, de certificados de tipo suplementarios así como las modificaciones de dichos certificados, y la expedición de certificados de aeronavegabilidad, certificados de aeronavegabilidad restringidos, autorizaciones de vuelo y certificados de aptitud para el servicio.

Establecerá asimismo las condiciones, plazos y requisitos de otorgamiento, renovación, convalidación, suspensión y revocación de los certificados y autorizaciones a los que se refieren en el presente artículo.

6. La AAGE podrá establecer acuerdos nacionales e internacionales con personas físicas o jurídicas u organizaciones regionales en orden a obtener colaboración para la mejor consecución de los cometidos de aeronavegabilidad referidos en este Título.

7. Se exceptúa de lo dispuesto en el presente artículo las aeronaves calificadas como ultraligeras, aunque reglamentariamente se podrá establecer los requisitos de su mantenimiento, y lo referente a los requisitos para su práctica y seguros.

Artículo 50.- Otros equipos y sistemas de la aeronave.

1. Todo aparato, equipo, dispositivo o sistema de comunicaciones, radiotelefonía o transmisión de informaciones instalado a bordo de una aeronave deberá ser autorizado y certificado por la AAGE.

2. Estos equipos estarán asimismo en condiciones adecuadas para su uso eficaz, debiéndose revisar su funcionamiento, según se determine reglamentariamente.

Artículo 51.- Mantenimiento de la aeronavegabilidad.

1. Corresponde en primer término, al propietario de la aeronave, y, en su caso, al operador o a la compañía aérea, de conformidad con lo que establezca el Reglamento de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad, la responsabilidad del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, los cuales deberán asegurar que no realice ningún vuelo a menos que:

- a) la aeronave mantenga las condiciones de aeronavegabilidad,
- b) cualquier equipo de operaciones y emergencia esté correctamente instalado y en condiciones de servicio o claramente identificado como fuera de servicio
- c) el certificado de aeronavegabilidad mantenga su validez, y
- d) el mantenimiento de la aeronave se realice conforme al programa de mantenimiento aprobado por la AAGE

2. El Reglamento de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad, en consonancia con lo dispuesto en el Anexo Técnico 8 de OACI adaptado a la realidad del Estado, establecerá las normas técnicas y procedimientos administrativos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves con inclusión de los elementos instalados en las mismas, los requisitos de aprobación de las organizaciones y centros de mantenimiento, los trabajos de mantenimiento, sus manuales y registros, así como la cualificación del personal que participen en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y sus elementos, distinguiendo asimismo las utilizadas en el transporte comercial de las que no se utilizan en dicho transporte, y las comerciales de las privadas.

Establecerá además las condiciones, plazos y requisitos de otorgamiento, renovación, convalidación, suspensión y revocación de los certificados y autorizaciones a los que se refieren en el presente artículo.

3. Sólo podrán efectuar actividades de fabricación, reparación, mantenimiento o trabajos técnicos en aeronaves, partes, piezas y productos aeronáuticos las entidades que sean autorizadas y certificadas por la autoridad aeronáutica como organizaciones y centros de mantenimiento.

4. Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, son obligaciones específicas de las organizaciones dedicadas al diseño, producción y mantenimiento de las aeronaves, productos aeronáuticos y de piezas, equipos e instrumentos destinados a ser instalados en las aeronaves las siguientes:

- a) Disponer de los derechos, certificados, licencias o autorizaciones, válidos y eficaces, exigidos para la actividad que realicen.
- b) Cumplir las condiciones establecidas en las licencias o autorizaciones o en las normas reguladoras de su actividad.

c) Asegurar la continuidad en la prestación de las actividades y servicios de los que son responsables con el nivel de seguridad exigido.

Artículo 52. Organizaciones de diseño y fabricación

1. El diseño y la fabricación en el país de aeronaves, partes, piezas y productos aeronáuticos deberá ajustarse a las normas técnicas aprobadas por la AAGE, que podrá contener asimismo la certificación de las organizaciones de diseño y fabricación.

2. El personal que preste servicio en la AAGE deberá guardar confidencialidad respecto de los antecedentes relacionados con el diseño y la fabricación de aeronaves que le sean entregados en cumplimiento de sus funciones.

3. Los derechos sobre la fabricación y los prototipos se registrarán y se protegerán además por la legislación de propiedad industrial.

TÍTULO VI

De la Circulación Aérea

Artículo 53.- Libertad de circulación de conformidad con la Ley y Reglamento de Circulación Aérea.

1. La circulación de las aeronaves será libre dentro del espacio aéreo de Guinea Ecuatorial, si bien sujetas a las regulaciones y en su caso limitaciones que se impongan de conformidad con esta Ley y el Reglamento de la Circulación Aérea a que se refiere el artículo 5 de la misma.

Sin perjuicio de lo dispuesto en dicho artículo el Reglamento de Circulación aérea desarrollará las previsiones de este Título.

2. Sin perjuicio de las libertades del aire reconocidas por el Estado de Guinea Ecuatorial, para que una aeronave pueda volar dentro del espacio aéreo ecuatoguineano 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 el plan de vuelo no será exigible en los vuelos interiores que se realicen siguiendo reglas de vuelo visual y ello siempre que las condiciones de la circulación aérea y la prestación de los servicios de tránsito aéreo lo permitan.

Artículo 54.- Zonas restringidas o prohibidas al vuelo.-

Por motivos de seguridad pública, de defensa nacional o de carácter militar, la autoridad aeronáutica declarará, a requerimiento de las autoridades competentes, prohibida o restringida la circulación de aeronaves en zonas determinadas.

Artículo 55.- Rutas aéreas, llegadas y salidas.

1. Toda aeronave seguirá en su vuelo los canales o zonas de navegación que le sean impuestos, cumplirá las órdenes de los servicios de control de tránsito aéreo, y respetará las zonas prohibidas o reservadas al vuelo.

2. Las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados, salvo en casos de emergencia inminente y manifiesta, y lo dispuesto para búsqueda y salvamento, rescate, asistencia médica o seguridad, y aquellas expresamente autorizadas por la autoridad.

3. En vuelos internacionales sólo podrán utilizarse aeropuertos declarados como internacionales.

Artículo 56.- Acrobacias aéreas y otros vuelos especiales.

1. Se prohíbe efectuar vuelos que involucren maniobras innecesarias o que resulten peligrosas para sus ocupantes o para las personas y bienes en tierra.

2. Sólo con la autorización previa de la AAGE se podrá realizar vuelos bajo las alturas mínimas reglamentarias, vuelos acrobáticos, de espectáculo público y de demostración.

Cuando alguna de dichas actividades se realice sobre áreas pobladas, la autorización se otorgará previa coordinación con la autoridad gubernativa respectiva.

3. Se exceptúan de las prohibiciones establecidas en el presente artículo a las aeronaves que presten servicios de búsqueda y salvamento, rescate o evacuación sanitaria.

Artículo 57.- Interés público de la Aviación Civil.

1. Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que ésta les cause, conforme a lo dispuesto en la legislación nacional, y en los Tratados Internacionales de los que Guinea Ecuatorial sea parte.

La navegación aérea, no obstante, deberá ejercerse de manera tal que no perturbe el ejercicio de los derechos del propietario del suelo.

2. Igualmente las vecindades circundantes a los aeropuertos deben soportar la navegación aérea, sin perjuicio de que se respeten los niveles objetivos fijados o que se fijen de calidad acústica, para lo cual es competente la AAGE.

3. Con excepción de los casos de emergencia y de las actividades expresamente autorizadas por la AAGE queda prohibido arrojar desde aeronaves en vuelo objetos sólidos, líquidos o gaseosos.

TÍTULO VII

Del Personal Aeronáutico

Capítulo I

Concepto, Clasificación y Normas Generales

Artículo 58.- Concepto de personal aeronáutico.

1. Se entiende por personal aeronáutico a aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra funciones técnicas relacionadas con la aviación civil cuyo ejercicio requiere estar en posesión de una licencia aeronáutica.

2. Ninguna función técnica que en conformidad a la reglamentación requiera licencia aeronáutica, podrá ser ejercida sin el previo otorgamiento de ésta y de la correspondiente habilitación, cuando proceda, y sin que ambas se encuentren vigentes.

Artículo 59.- Clases de personal aeronáutico.

1. El personal aeronáutico se clasifica en personal de vuelo y personal de tierra. El personal de vuelo es el encargado de la conducción y operación segura de la aeronave y sus sistemas; el personal de tierra es el encargado de las funciones tendentes a posibilitar el desarrollo del vuelo desde la superficie y que no interviene en la operación misma de la aeronave.

2. El personal de vuelo comprende la tripulación de vuelo y la tripulación auxiliar.

3. El personal de tierra comprende, entre otros, los que desempeñan funciones de responsabilidad en el mantenimiento de aeronaves, los técnicos de mantenimiento de aeronaves, el personal de control de tránsito aéreo y el de operación de estaciones aeronáuticas.

Artículo 60.- Reglamento de Licencias de Personal Aeronáutico Civil.

1. 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.

2. El Reglamento de Licencias del Personal Aeronáutico Civil en consonancia con el Anexo I de OACI, regulará los requisitos de obtención y de mantenimiento de la validez de los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones y certificados del personal de vuelo de las aeronaves civiles, las atribuciones que comporta su posesión y las condiciones de ejercicio de las mismas, así como los programas de formación, los centros de enseñanza y examinadores y los centros médicos y examinadores médicos de dicho personal de vuelo.

3. Será de aplicación a los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones y certificados necesarios para que el personal de vuelo pueda ejercer sus atribuciones en aeronaves civiles con matrícula guineana.

4. El Reglamento establecerá las categorías de personal técnico aeronáutico que requerirá de licencias y habilitaciones para el desempeño de sus funciones, las condiciones y requisitos que deberán cumplirse para su otorgamiento, convalidación, renovación y revalidación, así como las causas para su suspensión y su revocación, las atribuciones que cada una confiere a sus titulares y los límites de edad para el ejercicio de funciones de vuelo.

5. Reglamentariamente se establecerán asimismo los requisitos necesarios para el establecimiento y en su caso certificación de los Centros y Escuelas de Formación del personal de tierra y de vuelo en Guinea Ecuatorial.

6. La AAGE podrá complementar tales reglamentos con las normas técnicas necesarias, que serán asimismo de obligado cumplimiento.

Artículo 61.- Obligaciones específicas del personal aeronáutico.-

Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, son obligaciones específicas del personal aeronáutico las siguientes:

a) Ejercer las funciones y realizar las actividades propias de cada clase de personal aeronáutico sólo cuando se esté en posesión de un título habilitante, válido y eficaz, para ello y cumplir las condiciones, limitaciones y obligaciones establecidas en el propio título y en la normativa que lo regule.

b) Exhibir su título habilitante siempre que le sea requerido por la autoridad aeronáutica y sus inspectores, y promover su renovación cuando vaya a expirar su vigencia.

c) Atender en todo momento, con la diligencia y buena fe debidas, las responsabilidades derivadas del ejercicio de las funciones atribuidas o la realización de las actividades para las que esté autorizado y designado.

d) Abstenerse de ejercer dichas funciones y de realizar tales actividades en caso de disminución de la capacidad física o psíquica requerida.

El personal que aprecie dicha circunstancia, deberá someterse de manera inmediata a reconocimiento por parte de médicos o centros médicos aeronáuticos autorizados.

Artículo 62.- Condiciones mínimas

La AAGE podrá determinar, por razones de seguridad de la navegación aérea, las condiciones técnicas mínimas y el número de los miembros de la tripulación de vuelo de las aeronaves, según las características de ésta y el tipo de operación de que se trate.

Artículo 63.- Compatibilidad con la normativa laboral

1. Sin perjuicio de las normas laborales que sean aplicables de conformidad a la legislación vigente, la AAGE establecerá las normas sobre turnos de trabajo, períodos de servicio y de descanso del personal de vuelo, y de los controladores aéreos, teniendo en consideración factores de seguridad de las operaciones aéreas.

2. No podrán desempeñar el puesto de Comandante, de piloto de aeronave destinada al servicio público y transporte de pasajeros ni de controlador de navegación aérea los que hubieren cumplido la edad que reglamentariamente determine la AAGE.

Capítulo II

Convalidación de Licencias y Habilitaciones

Artículo 64.- Convalidación

1. El personal aeronáutico que posea licencia o habilitación otorgada o convalidada por un Estado extranjero sólo podrá ejercer sus funciones en Guinea Ecuatorial si dicha documentación es convalidada por la AAGE.

2. La convalidación procederá bajo condiciones de reciprocidad y siempre que la licencia o habilitación se encuentre vigente y los requisitos de acuerdo a los cuales se haya expedido o convalidado sean iguales o superiores a los que establezca la reglamentación nacional.

3. La AAGE reglamentará todo lo relativo a la convalidación de licencias.

Capítulo III

El Comandante de la Aeronave

Artículo 65.- Designación y responsabilidad

1. Toda aeronave deberá tener un Comandante, que será el piloto al mando de ella, responsable de su conducción y seguridad.

Será designado por el explotador de la aeronave y, a falta de nominación expresa, se entenderá que posee esta condición el piloto cuyo nombre aparezca en primer lugar en la lista de tripulantes. En caso de ausencia o impedimento será reemplazado por los pilotos que sigan en orden dentro de la misma lista.

2. Cuando se trate de operaciones de aeronáutica comercial, el nombre del Comandante deberá siempre constar en la documentación de a bordo.

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

Artículo 66.- El Comandante como autoridad.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento de la Circulación Aérea, el Comandante de la aeronave será la única y máxima autoridad a bordo, detentando poder disciplinario sobre la tripulación, autoridad sobre los pasajeros y potestad de control sobre la aeronave y la carga que ésta transporta.

Ejercerá la dirección y conducción de la aeronave con sujeción a la normativa que regula las operaciones de vuelo y a los manuales del explotador.

2. El Comandante podrá imponer las medidas preventivas y coercitivas necesarias para mantener la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes, y para conservar el buen orden y disciplina a bordo.

3. Toda persona a bordo de una aeronave debe acatar las órdenes e instrucciones que imparta el comandante en uso de sus atribuciones.

4. Las atribuciones del Comandante se ejercen desde que la aeronave le es entregada y hasta el término de la operación, cuando la aeronave es puesta a disposición del explotador o de la autoridad competente.

Dentro de este período se comprenden las interrupciones del vuelo debidas a escalas, apoderamiento ilícito, accidentes, incidentes u otros eventos anormales.

Artículo 67.-Atribuciones concretas del Comandante de la aeronave.

En uso de su autoridad, el comandante podrá:

- a) Impedir el embarque o desembarcar a cualquier pasajero, miembro de la tripulación o carga que pueda representar un peligro para la seguridad del vuelo, la higiene o el buen orden a bordo
- b) Suspender de sus funciones a un tripulante o asignarle actividades distintas de sus tareas habituales
- c) Arrojar cualquier objeto de a bordo cuando así lo requiera la seguridad de la operación
- d) No iniciar o interrumpir el vuelo por razones de seguridad del vuelo o por motivos de una inspección en rampa negativa, debiendo comunicar su decisión a la autoridad competente y al explotador.

Artículo 68.- El Comandante como representante del explotador.

1. El Comandante se reputa por el solo ministerio de la ley representante del explotador.

En consecuencia, a falta de instrucciones expresas de éste, podrá celebrar y ejecutar todos los actos necesarios para la continuacion del vuelo, para la seguridad y resguardo de los pasajeros y de la carga, y para la reparación y aprovisionamiento de la aeronave.

2. Los gastos realizados en aplicación de estas facultades obligarán al explotador.

Artículo 69-. Obligaciones del Comandante

Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, son obligaciones específicas del Comandante, las siguientes:

- a) Comprobar que la aeronave y la tripulación están provistos de la documentación exigida por las leyes y reglamentos
- b) Asegurarse de que la aeronave, sus sistemas y equipos están en condiciones aptas para el vuelo, conforme a los manuales correspondientes
- c) Requerir los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviere predicción favorable hasta el primer punto de aterrizaje por lo menos

d) Inspeccionar y aprobar el peso y la estiba de la aeronave, impidiendo un peso mayor que el autorizado o una distribución de la carga contraria a las especificaciones técnicas aprobadas

e) Elaborar y presentar el plan de vuelo correspondiente a la operación

f) Cumplir las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo cuando resultare peligroso para la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo

g) Velar por el cumplimiento de todas las normas jurídicas y manuales técnicos que regulan la operación de vuelo

h) Informar detalladamente a la autoridad aeronáutica de todos los accidentes e incidentes de aeronave de que tomare conocimiento en el desempeño de sus funciones, indicando las circunstancias de su ocurrencia.

i) Denunciar ante las autoridades competentes los hechos que, a su juicio, revistan carácter de delito y entregar a dichas autoridades a los presuntos responsables

j) Dejar constancia en los libros de a bordo, con los fundamentos respectivos, de todas las decisiones que adopte y de los hechos que puedan tener consecuencias legales

k) En caso de fallecimiento a bordo, ordenar la custodia e inventario de los bienes del fallecido y entregarlos en su oportunidad a las autoridades competentes

l) En general, aplicar todas aquellas medidas que estime necesarias para el buen funcionamiento de la aeronave y para la seguridad de ésta, de los pasajeros y de la carga.

TÍTULO VIII

Del Explotador

Artículo 70.- Explotador. Definición.

1. Se entiende por explotador a la persona física o jurídica que utiliza una aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.

2. Se presume explotador al propietario de la aeronave.

Artículo 71.- Inscripción en el Registro y exoneración de responsabilidad

1. En tanto no se inscriba en el Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves el contrato en virtud del cual se transfiere la calidad de explotador,

el propietario será considerado solidariamente responsable con el explotador de todo daño que la aeronave produzca.

2. Una vez inscrito el contrato, el propietario quedará liberado de responsabilidad civil.

TÍTULO IX

De los contratos de utilización de Aeronaves

Capítulo I

Arrendamiento de aeronaves

Artículo 72.- Arrendamiento de aeronaves.

1. El contrato de arrendamiento de aeronaves es aquel en virtud del cual una parte, llamada arrendador, se obliga a ceder a otra, llamada arrendatario, a cambio de un precio determinado, el uso y goce de una aeronave, por un cierto plazo, distancia o número de viajes.

2. El arrendamiento de aeronaves podrá convenirse con o sin tripulación. En este último caso, el contrato transferirá de pleno derecho la calidad de explotador del arrendador al arrendatario.

En los arrendamientos con tripulación se estará, en cuanto a su inscripción, a lo dispuesto en esta Ley y el Reglamento del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves.

3. El contrato de arrendamiento deberá siempre constar por escrito y solo producirá efectos respecto a terceros a partir del momento de su inscripción en el Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves.

4. El arrendatario no podrá subarrendar la aeronave o ceder el arrendamiento, a menos que dichas facultades se le hayan expresamente conferido en el contrato.

En caso de subarrendamiento las disposiciones del presente capítulo previstas para arrendador y arrendatario se aplicarán en forma respectiva al subarrendador y subarrendatario.

Artículo 73.- Obligaciones mínimas del arrendador

Son obligaciones del arrendador, al menos las siguientes:

a) Entregar la aeronave con la documentación correspondiente para su utilización en operaciones aéreas.

b) Mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, efectuando las reparaciones y mantenimiento derivadas de su desgaste normal o las obligadas, salvo pacto expreso en contrario.

c) Interesarse por la inscripción del contrato en el Registro Nacional de Matricula de Aeronaves, pudiendo hacerlo asimismo el arrendatario en caso contrario.

Artículo 74.- Obligaciones mínimas del arrendatario.

Son obligaciones del arrendatario, al menos las siguientes:

a) Usar la aeronave en conformidad a sus características técnicas y a los términos pactados.

b) Pagar el precio en la forma y oportunidad convenidas.

c) Al vencimiento del contrato, devolver la aeronave al arrendador en el mismo estado en que fue recibida, con excepción del deterioro propio de su uso ordinario, y de causas de fuerza mayor.

Artículo 75.- Otros contratos de transferencia de la posesión de la aeronave.

1. Las partes podrán celebrar cualquier otro tipo de contrato por el que se disponga la utilización de una aeronave, en la medida que se trate de actos lícitos y que se especifique claramente cuál de ellas tendrá la calidad de explotador, así como otras modalidades de arrendamientos previstos en el tráfico mercantil.
2. El Titular del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Registro, y las normas técnicas que en su caso dicte la AAGE, decidirá sobre la inscripción de este tipo de contratos.

Capítulo II

Fletamento

Artículo 76.- Fletamento de aeronaves

1. El contrato de fletamento de aeronaves es aquel en virtud del cual una parte, llamada fletante, se obliga a poner a disposición de otra, llamada fletador, a cambio de un precio determinado, la capacidad total o parcial de una aeronave, para una o más operaciones aéreas o durante un tiempo determinado.

2. Por el contrato de fletamento, el fletante no transfiere su calidad de explotador y conserva la dirección sobre la tripulación.

3. . El contrato de fletamento deberá siempre constar por escrito.

4. El fletante y el fletador responderán en forma solidaria ante el cargador y los pasajeros

5. En el fletamento por tiempo, cuando por culpa del fletador el período de ejecución exceda del plazo convenido, éste quedará obligado a pagar al

fletante un sobreprecio proporcional, adicional al flete pactado, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiere haber lugar.

Asimismo, en caso de pérdida de la aeronave, el flete se deberá hasta el día en que haya ocurrido la pérdida.

Artículo 77.- Obligaciones mínimas del fletante.

Son obligaciones al menos del fletante:

- a) Poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave equipada, tripulada y en condiciones de aeronavegabilidad
- b) Ejecutar las operaciones aéreas pactadas, manteniendo la disponibilidad y mantenimiento de la aeronave en las condiciones convenidas.

Artículo 78.- Obligaciones mínimas del fletador.

Son obligaciones, al menos, del fletador:

- a) Usar la capacidad de la aeronave en los términos pactados
- b) Pagar el precio, también denominado “flete”, en la forma y oportunidad convenidas.
- c) Gestionar la operación comercial de la aeronave, proveyendo los fondos al efecto.

Capítulo III

Intercambio de aeronaves

Artículo 79.- Contrato de intercambio de aeronaves

1. El contrato de intercambio de aeronaves es aquel en virtud del cual dos o más explotadores se obligan a cederse recíprocamente el uso de una o más de sus aeronaves, con o sin tripulación.

2. El contrato de intercambio podrá celebrarse bajo la forma de arrendamiento o de fletamento recíprocos, debiendo en cualquier caso constar por escrito.

3. Si se celebrare bajo la forma de arrendamiento recíproco, deberá inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

4. Los contratos de intercambio de aeronaves, o las alianzas entre explotadores, así como el resto de los contratos referidos en este Título, no afectarán ni perjudicarán los derechos de los pasajeros y usuarios del transporte aéreo establecidos en la presente Ley, los cuales deberán obtener la información sobre el transportista que realmente realiza el transporte, en los supuestos de códigos compartidos.

TÍTULO X

De las actividades aéreas comerciales y no comerciales

Capítulo I

Aviación No Comercial

Artículo 80.- Actividades de aviación no comercial, privada y deportiva.

1. Constituyen actividades de aviación no comercial aquellas que se realizan sin fines de lucro, tales como los vuelos privados, recreativos o deportivos, la instrucción no remunerada y, en general, las que no implican la provisión de un servicio aéreo a cambio de un precio o contraprestación.

2. Las aeronaves de uso privado o deportivo no podrán prestar servicios aéreos remunerados salvo en casos extraordinarios de necesidad pública calificados por el Ministerio de Aviación Civil, y siempre que la aviación comercial no esté en condiciones de proporcionarlos.

3. El Reglamento de Aviación Privada y Deportiva regulará esta actividad no comercial de conformidad con lo establecido en esta Ley.

Artículo 81.- Aeroclubes.

1. Los clubes aéreos deberán constituirse como asociaciones sin fines de lucro cuyo objeto será la práctica y promoción de la aviación deportiva y quedarán sujetos a las condiciones que la legislación vigente establezca para ese tipo de personas jurídicas.

2. No obstante a lo dispuesto en el apartado anterior, la Autoridad Aeronáutica fiscalizará y regulará su funcionamiento en todo lo relativo a la seguridad aérea.

3. Les será de aplicación el Reglamento referido en el artículo anterior en lo que les sea de aplicación.

Capítulo II

Aviación Comercial

Artículo 82.- Actividades de aviación comercial de transporte aéreo.

1. Constituyen actividades de aviación comercial el transporte aéreo y los trabajos aéreos.

2. Se entiende por transporte aéreo el traslado de personas o bienes por medio de aeronaves, con fines de lucro.

3. El Reglamento de Acreditación de Explotadores, Operadores, y Compañías Aéreas establecerá los requisitos técnicos, financieros, morales, operacionales, de capacitación profesional, de organización, de seguridad y

administrativos necesarios, así como la forma de acreditarlos, para obtener tanto de los sujetos nacionales como de los extranjeros, de la AAGE, una autorización administrativa para prestar servicios aéreos en Guinea Ecuatorial, de conformidad con lo establecido en esta Ley, y en los Tratados Internacionales de los que Guinea Ecuatorial sea parte, y en caso de reciprocidad.

4. El citado Reglamento también recogerá y regulará la aprobación de los Manuales de Operaciones o Programas de Explotación, los controles a los que se deba someter la empresa aérea y la aceptación de los cargos responsables de la misma.

Artículo 83.- Actividades de aviación comercial de trabajos aéreos.

1. Se entiende por trabajo aéreo todo otro servicio especializado, distinto del transporte, prestado por medio de aeronaves y con fines de lucro, tales como, entre otros, la fumigación, la extinción de incendios, la fotografía y filmación aérea, la publicidad, la revisión de líneas y tendidos eléctricos, la instrucción de vuelo remunerada, o la prospección minera.

2. El Reglamento de Trabajos Aéreos establecerá la regulación, clases y los requisitos técnicos, financieros, morales, operacionales, de capacitación profesional, de organización, de seguridad y administrativos, así como la forma de acreditarlos para obtener la correspondiente autorización para la realización del trabajo aéreo de que se trate en Guinea Ecuatorial.

3. El uso de aparatos o dispositivos destinados a registrar imágenes de la superficie o del espacio aéreo, efectuar levantamientos topográficos, aerofotogramétricos, teledetección u otros similares quedará asimismo sujeto a las condiciones que establezca este Reglamento.

Artículo 84.- Servicios de transporte aéreo: clasificación

1. Los servicios de transporte aéreo se clasifican en “regulares” y “no regulares”. Son de la primera clase aquellos que se prestan de manera sistemática, con horarios e itinerarios preestablecidos. Son del segundo tipo todos los demás.

2. Se entiende por servicios aéreos “nacionales” o “de cabotaje” aquellos que se prestan entre dos o más puntos ubicados dentro del territorio del mismo Estado, aunque se vuele en espacio aéreo extranjero.

3. Se entiende por servicios aéreos “internacionales” aquellos que se prestan entre dos o más puntos ubicados en el territorio de distintos Estados, aunque se incluyan escalas dentro de un mismo Estado.

Son también de esta última categoría los servicios que se prestan entre dos puntos del territorio nacional cuando se contempla una escala en territorio extranjero.

4. Los servicios de transporte aéreo se denominarán “públicos” cuando se ofrezcan y proporcionen bajo condiciones uniformes, de manera general e indeterminada a cualquier persona interesada en contratarlos.

Se denominarán “privados” cuando se provean en conformidad a términos especialmente pactados entre las partes para cada operación.

Artículo 85. Autorizaciones administrativas de transporte y trabajos aéreos

1. Para poder desarrollar válidamente actividades de aviación comercial en Guinea Ecuatorial, ya sea de transporte o de trabajos aéreos, se requerirá haber dado cumplimiento a los requisitos y condiciones técnicas, operacionales, financieras y de seguridad establecidas.

2. Corresponde a la AAGE, otorgar las autorizaciones administrativas correspondientes para la realización de los servicios de transporte aéreo como de los trabajos aéreos, así como su renovación, modificación, limitación, suspensión y en su caso revocación de las mismas, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley, en el Reglamento de Acreditación de Explotadores, Operadores, y Compañías Aéreas o de Trabajos Aéreos y en los Tratados Internacionales de los que Guinea Ecuatorial sea parte, y en caso de reciprocidad.

3. La AAGE otorgará a los operadores ecuatoguineanos que cumplan las exigencias legales y reglamentarias una Licencia de explotación que comprenderá un Certificado de Transportador Aéreo, que será habilitante para desarrollar los servicios aéreos comerciales que la licencia de explotación permita.

4. Asimismo corresponde a la AAGE, conceder a los operadores extranjeros previa su acreditación de conformidad con la presente Ley, el citado Reglamento, y los Tratados y Convenios Internacionales de los que Guinea Ecuatorial sea parte, una Acreditación de Explotación de Transporte Aéreo, para realizar servicios aéreos hacia o desde Guinea Ecuatorial.

5. Esta Acreditación está supeditada al Acuerdo Aéreo de Servicios de Transporte ó a Arreglo del Gobierno de Guinea Ecuatorial con el Gobierno del Estado del explotador extranjero, a la designación de dicho explotador por dicho Gobierno, y a la solicitud de tal autorización por parte de la empresa interesada.

6. Los programas, horarios, tarifas, estadísticas y datos técnicos de la explotación de las empresas extranjeras serán sometidos a la autoridad competente.

7. Las empresas de transporte aéreo y trabajo aéreo extranjeras, deberán demostrar estar en posesión de Licencia de explotación o equivalente en su país, y del Certificado de Transportador Aéreo o de Trabajo Aéreo o equivalente en su país, así como deberán poder demostrar que mantienen las condiciones de su concesión durante la explotación de sus líneas a Guinea Ecuatorial, y que mantienen actualizados y vigentes el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves que empleen, así como otras condiciones que prevea el citado Reglamento.

Artículo 86.- Obligaciones específicas comunes.

1. Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, quienes realicen operaciones de aviación general y deportiva, de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos están obligados específicamente en todo momento a:

a) Abstenerse de operar aeronaves que no cumplan los requisitos de aeronavegabilidad legalmente exigidos y de realizar vuelos sin disponer de las autorizaciones preceptivas.

b) Cumplir las directivas de aeronavegabilidad y las directivas operacionales de la autoridad aeronáutica o, en general, cualquier requisito exigido por dicha Autoridad en relación con la aeronavegabilidad y la operación de sus aeronaves.

c) Seguir las reglas operacionales establecidas al realizar las operaciones de vuelo para las que estén autorizados.

d) Efectuar las operaciones de despegue, aproximación y aterrizaje en los aeropuertos conforme a las normas en vigor y las reglas y condiciones determinadas por las autoridades competentes.

e) Llevar a bordo la documentación requerida para la operación de la aeronave.

f) Realizar el entrenamiento, verificaciones y cualificaciones del personal aeronáutico a su servicio y mantener los correspondientes registros por los períodos de tiempo establecidos.

g) Programar los servicios de las tripulaciones de las aeronaves respetando las limitaciones de tiempos de actividad y tiempos de vuelo establecidas.

h) Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

2. Asimismo, los operadores a que se refiere el apartado anterior y, en general, las aeronaves de nacionalidad ecuatoguineana que sobrevuelan el espacio aéreo de otro Estado signatario del Convenio Internacional de Aviación Civil están obligadas a respetar las reglas y reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves y a atender las instrucciones de interceptación dadas por las autoridades competentes de dicho Estado para poner fin a actos de violación de su espacio aéreo, de conformidad con lo previsto en el citado Convenio.

3. En cuanto a las obligaciones específicas comunes de las compañías aéreas y empresas de trabajos aéreos son las siguientes:

a) Disponer de los derechos, certificados, licencias o autorizaciones, válidos y eficaces, exigidos para la actividad que pretendan realizar.

b) Cumplir las condiciones, excepciones y limitaciones impuestas en las licencias o autorizaciones o en las normas reguladoras de la prestación de servicios de transporte aéreo comercial y la realización de trabajos aéreos.

c) Asegurar la continuidad en la prestación de estos servicios con el nivel de seguridad exigido.

d) Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

Capítulo III

Política Aeronáutica

Artículo 87.- Principios de actuación, competencia y administración de la política aeronáutica.

1. La provisión de los servicios aéreos se desenvolverá de acuerdo a criterios de liberalización, debiendo la autoridad promover el libre acceso a los mercados, la asignación racional e igualitaria de los derechos de tráfico, la no discriminación entre los operadores, la sana y libre competencia entre los distintos actores y todos aquellos factores que contribuyan a facilitar y hacer más eficiente y económico el transporte aéreo, en el marco de la seguridad operacional.

Todo ello sin perjuicio de la estricta sujeción a los acuerdos, decisiones y declaraciones que el Estado haya suscrito sobre la materia en el ámbito internacional, regional o subregional.

2. Los servicios de transporte aéreo internacionales y los de trabajos aéreos podrán ser realizados por empresas nacionales y extranjeras, en la medida que se cumplan los requisitos legales y reglamentarios.

3. El transporte aéreo de cabotaje sólo podrá ser efectuado por empresas nacionales.

Por motivos calificados o de estricta necesidad, se podrá autorizar a operadores extranjeros la realización de servicios de transporte aéreo domésticos mediante la convalidación de sus Certificados de Transportador Aéreo extranjeros o documentos equivalentes.

En el caso de operaciones comerciales domésticas realizadas por operadores extranjeros, dichos operadores detentarán la responsabilidad del control operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, es decir la dirección técnica, y asumirán las responsabilidades del explotador inherentes a esta conducción técnica frente a terceros, mientras que la condición de transportador o transportista dentro de Guinea Ecuatorial deberá ser asumida por una persona jurídica ecuatoguineana.

Un acuerdo escrito entre las partes deberá existir para la operación de operadores extranjeros que realicen transporte aéreo doméstico, debiendo gobernar tal acuerdo tanto las leyes internacionales, ecuatoguineanas, del Estado del operador extranjero, que sean aplicables.

La AAGE reglamentará la operación de operadores extranjeros en el transporte aéreo doméstico, debiendo prever el otorgamiento de una Licencia de Explotación a la parte ecuatoguineana participante de esta operación, en los términos de esta Ley.

El operador extranjero que realice transporte aéreo doméstico, deberá contar además con la aprobación del Estado de dicho operador.

4. La política aeronáutica de Guinea Ecuatorial será administrada por el Ministerio encargado de la Aviación Civil, que la ejecutará a través de la AAGE al que corresponde otorgar las licencias de explotación a las empresas designadas para prestar servicios de transporte aéreo en el país y ejecutar las actuaciones necesarias para materializar lo establecido en los apartados precedentes, ejerciendo las siguientes funciones:

- a) Asignar los derechos de tráfico a las empresas nacionales designadas
- b) Llevar las negociaciones de acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos
- c) Aprobar y hacer públicas las tarifas aplicadas por las empresas

- d) Proponer las tasas, tarifas, y cánones aeronáuticos
 - e) Suspender y revocar los permisos o concesiones cuando no se cumplan los requisitos exigidos para su otorgamiento.
5. En la administración de la política aeronáutica, se podrá aplicar criterios de reciprocidad.
6. Las licencias de explotación a que alude el presente artículo sólo pueden hacerse efectivos en la medida que su titular cuente con el correspondiente Certificado de Transportador Aéreo ó con la convalidación, según corresponda, de un Certificado de Transportador Aéreo extranjero ó su equivalente.

Artículo 88.- Reglamento de asignación de frecuencias y derechos de tráfico.

1. El Reglamento de asignación de frecuencias y derechos de tráfico establecerá el procedimiento para asignar las frecuencias y derechos de tráfico.
2. La designación simple o la multidesignación para explotar derechos de tráfico de Guinea Ecuatorial en otros países está abierta a toda empresa nacional que cumple con las exigencias del transporte aéreo internacional

Artículo 89. Empresas aéreas nacionales.

1. Se considerarán empresas aéreas nacionales para los efectos de lo dispuesto en esta Ley a aquellas personas físicas o jurídicas establecidas legalmente en el territorio de Guinea Ecuatorial, que tengan su domicilio o sede principal de negocios en el país, que sean titulares de una Licencia de Explotación y de un Certificado de Transportador Aéreo emitidos por la autoridad aeronáutica ecuatoguineana o la convalidación de un Certificado de Transportador Aéreo extranjero o equivalente y que pertenezcan o sean controladas mayoritariamente por ciudadanos de Guinea Ecuatorial.
2. La declaración y acreditación de la existencia de la constitución de la empresa aérea, conforme a la normativa mercantil vigente, presentada a la AAGE, permite al solicitante obtener, en un plazo de quince días hábiles contados a partir de la fecha del depósito de la solicitud, una autorización provisional válida por un plazo máximo de seis meses, renovable por una única vez, con el alcance que disponga el citado Reglamento de Acreditación de Explotadores, Operadores, y Compañías Aéreas.
3. Las empresas autorizadas en virtud del artículo 85 anterior, deberán someter a la Autoridad competente sus programas de explotación,

que comprenderán los tipos de aparatos normalmente utilizados por cada servicio a pasajeros previstos en estas explotaciones.

4. Las aeronaves explotadas por empresas aéreas nacionales en servicios de aviación comercial deberán tener matrícula ecuatoguineana.

La AAGE podrá establecer de conformidad con lo establecido en esta Ley y en sus desarrollos reglamentarios excepciones a esta obligación por razones justificadas y plazos determinados.

En particular para el caso que una empresa nacional utilice aeronaves de matrícula extranjera en alquiler con tripulación a un operador extranjero, en operaciones internacionales, dicho operador deberá obtener de la AAGE la convalidación del Certificado de Transportador Aéreo, debiendo la empresa nacional asumir las responsabilidades del transportador o transportista en los términos de esta Ley.

La operación debe ser además aprobada por el Estado del Operador extranjero.

5. La utilización de aeronaves de matrícula extranjera por parte de empresas aéreas nacionales requerirá además la autorización del Estado de matrícula o el Estado del Explotador, según corresponda.

Capítulo IV

Seguros

Artículo 90.- Obligatoriedad de los seguros.

1. Todo explotador de aeronaves, sea que se dedique o no a actividades de aviación comercial, deberá mantener éstas aseguradas contra riesgo de daños que puedan causarse a sus ocupantes o a terceros en la superficie.

2. En el caso de los operadores comerciales, las respectivas pólizas deberán mantenerse vigentes mientras dure el plazo por el que se otorguen los permisos y certificados que autoricen la actividad aérea comercial.

3. La suspensión o caducidad de la vigencia de la póliza será causa de suspensión o revocación inmediata del respectivo permiso o certificación.

4. El Reglamento de Seguros de Aeronaves establecerá los requisitos mínimos a cubrir por las responsabilidades de las actividades aéreas comerciales y no comerciales por daños a pasajeros, equipaje, carga y a terceros, que estarán de conformidad con lo previsto en lo dispuesto en los Tratados Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte.

Título XI

De los Agentes y Proveedores de Servicios Aeroportuarios en tierra.

Artículo 91.- Servicios de escala o de asistencia en tierra o handling.

1. Se entiende por servicios de escala todas aquellas actividades accesorias a la aviación civil que, sin ser realizadas por medio de aeronaves en vuelo, se ejecutan en los aeropuertos y aeródromos como apoyo o complemento a los servicios aéreos, con el fin de proporcionar asistencia en tierra a las aeronaves, a los pasajeros, a las tripulaciones, al equipaje y a la carga.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en este Título el Reglamento de Prestación de los Servicios Aeroportuarios de Asistencia en Tierra regulará los servicios que se consideran dentro de esta categoría, y los requisitos técnicos y administrativos para prestarlos, así como aquellos que se puedan prestar los operadores en auto-asistencia, sus autorizaciones, y las posibles modificaciones, limitaciones, suspensiones y revocaciones de las mismas.

3. El referido Reglamento establecerá aquellos servicios de asistencia en tierra que sean de gestión común o centralizada cuya puesta a disposición corresponde al gestor aeroportuario, sin perjuicio que se pueda por ello recibir una contraprestación en forma de tasa aeroportuaria.

4. El acceso al mercado de los servicios de escala será libre y no discriminatorio, sin perjuicio de las facultades de la AAGE para limitar el número de proveedores en determinadas categorías en razón de la disponibilidad de capacidades o de consideraciones de seguridad, de conformidad con el citado Reglamento.

Artículo 92.- Clases de servicios de escala. Autorización y Obligaciones específicas.

1. La provisión de servicios de escala, sea que se ejecute directamente por el operador que requiera de ellos, en la forma de un autoservicio, o por empresas externas contratadas al efecto, requerirá la previa autorización por parte de la AAGE, la que además fiscalizará el cumplimiento del ejercicio de la actividad respectiva autorizada.

2. Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, son obligaciones específicas, las siguientes:

a) a) Disponer de la correspondiente autorización administrativa válida y eficaz para prestar los servicios aeroportuarios en los aeropuertos.

b) Cumplir y mantener las condiciones establecidas en el título al que se refiere el apartado anterior.

c) Respetar las normas de seguridad, uso y funcionamiento del aeropuerto en el que presten servicios.

d) Garantizar la prestación de los servicios con el nivel exigido de seguridad.

e) Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

Título XII

Del Contrato de Transporte Aéreo y de los Derechos del Pasajero

Capítulo I

Normas Generales

Artículo 93.- Contrato de transporte aéreo.

1. El contrato de transporte aéreo es aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador o transportista, se obliga a transportar en una aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro, a personas o bienes, entregando estas últimas al destinatario o consignatario, y la otra a pagar un precio o tarifa por ese transporte.

2. Las disposiciones del presente Título se aplicarán al transporte aéreo nacional o doméstico. El transporte aéreo internacional quedará regido por las normas de los Tratados internacionales que sobre la materia haya suscrito y ratificado Guinea Ecuatorial y, en forma supletoria, por las prescripciones de esta Ley.

3. Para los efectos de lo dispuesto en el presente Título, será considerado transportador toda persona que cuente con las autorizaciones y certificaciones que la legislación contempla para desarrollar actividades aéreas comerciales, sea o no propietario de la aeronave que explota.

Artículo 94.- Transporte aéreo sucesivo.

1. El transporte efectuado sucesivamente por varios transportadores se considerará como una sola operación, siempre que las partes lo hayan acordado así, ya sea en un solo contrato o en una serie de ellos.

2. En lo que respecta al transporte de pasajeros, se entenderá que cada transportador es responsable por el respectivo tramo que haya servido, a menos que se pacte en forma expresa que el primer transportador asumirá la responsabilidad por todo el trayecto.

3. Tratándose de transporte de equipaje o de mercancías, todos los transportadores serán solidariamente responsables frente al pasajero y el cargador por la destrucción, pérdida, avería o retraso.

Artículo 95.- Transporte combinado.

En caso de transporte combinado en que alguno de los tramos sea por aire y otro por tierra, u otro modo de transporte, las normas del presente Título se aplicarán únicamente al transporte aéreo.

Capítulo II

Transporte de Pasajeros

Artículo 96.- Billeto de pasaje. Contenido.

1. En el contrato de transporte de pasajeros, el transportador deberá emitir al pasajero un documento denominado “billeto de pasaje”, que constituirá prueba suficiente de la celebración del contrato y de las condiciones acordadas.

2. La omisión, irregularidad, extravío o destrucción del billete de pasaje no afectará a la existencia ni a la validez del contrato.

3. El billete de pasaje deberá contener, a lo menos, las siguientes menciones:

- a) Lugar y fecha de emisión
- b) Nombre y domicilio del transportador o transportadores, y nombre del pasajero
- c) Puntos de partida y destino, e indicación de las escalas previstas
- d) Precio y clase del pasaje
- e) Fecha y hora del viaje
- f) Periodo de validez

4. La información señalada en los incisos precedentes podrá hacerse constar por cualquier otro medio que sustituya a la expedición del documento.

En tal caso, el transportista facilitará al pasajero para que se le entregue o pueda hacerse con una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

5. Es obligación del transportador asegurarse antes del embarque que todo pasajero cuenta con la documentación de viaje requerida por las leyes y reglamentos.

Artículo 97.- Derechos y obligaciones de los pasajeros y usuarios.

1. Las condiciones, derechos y obligaciones establecidos en la presente Ley se aplicarán sin perjuicio de los derechos que correspondan a los pasajeros y usuarios del transporte aéreo.

2. Sin perjuicio de los derechos de los pasajeros que se contienen en este Título, o en las leyes de protección al consumidor que le sean de aplicación, y los derivados del propio contrato de transporte aéreo, el Reglamento de Derechos del Pasajero, y sobre compensación, asistencia en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos recogerá o complementará los derechos de los pasajeros así como las compensaciones e indemnizaciones en esos supuestos, y al menos regulará los derechos de los pasajeros de compensación, de reembolso o a un transporte alternativo, de atención, y de información de sus derechos.

3. El contratista agencia de viajes o el propio transportador deberán informar asimismo a los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía aérea operadora de los vuelos en que viajen, con independencia del modo en que se efectuó la reserva, y con independencia de los contratos de código compartido u otros de alianza que puedan tener los explotadores.

4. El transportador deberá embarcar a todo pasajero que se presente oportunamente al vuelo, cuyo billete estuviere previamente confirmado y estuviere en posesión de la documentación de viaje necesaria. Si así no lo hiciera, deberá, a elección del pasajero:

- a) Reembolsar íntegramente el precio pagado por el billete
- b) Embarcar al pasajero en el siguiente vuelo disponible, ya sea del mismo transportador o de otra compañía y en las mismas condiciones contratadas, hasta el destino final previsto

5. El transportador deberá prestar el servicio convenido en forma ininterrumpida, sin perjuicio de las escalas previstas. Si, por causa que le sea imputable, el viaje se suspendiere o interrumpiere, el transportador deberá, a elección del pasajero:

- a) Reembolsar la parte proporcional al tramo del viaje no cumplido
- b) Embarcar al pasajero en el vuelo siguiente o en otro vuelo, sea del mismo transportador o de otro, a conveniencia del afectado.

6. En los casos previstos en los dos apartados precedentes el transportador estará obligado, además, a proveer sin cargo para el pasajero y en la medida que se requiera, hospedaje, alimentación, movilización, comunicaciones y las conexiones necesarias hasta el destino final.

7. Lo dispuesto en el presente Capítulo en relación con las obligaciones del transportador no impide el derecho del pasajero para demandar las indemnizaciones que estime procedentes por los perjuicios que la anulación, suspensión o interrupción del viaje le hubieren ocasionado.

8. Sin perjuicio de lo determinado en los Tratados y Convenios Internacionales en los que Guinea Ecuatorial sea parte, y de lo establecido en esta Ley o en sus desarrollos reglamentarios, son obligaciones específicas de los pasajeros y otros usuarios de los servicios aeronáuticos, las siguientes:

a) Cumplir las normas, reglas, medidas y condiciones de seguridad en vigor tanto a bordo de las aeronaves como en los aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias.

b) Atender las órdenes, instrucciones y directrices de las autoridades aeroportuarias y del personal aeronáutico dirigidas a preservar el orden y la seguridad de las actividades u operaciones aeronáuticas.

c) Abstenerse de fumar a bordo de las aeronaves empleadas en el transporte aéreo y de utilizar los teléfonos móviles en las fases críticas del vuelo, así como cualquier otro dispositivo electrónico que pueda interferir los mecanismos de vuelo.

Artículo 98.- Sistema de responsabilidad aplicable al viaje.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo precedente, el transportador deberá informar por escrito al pasajero acerca del régimen de responsabilidad aplicable en caso de incumplimiento, lesiones o muerte.

Capítulo III

Transporte de Equipaje

Artículo 99.- Equipaje de mano y facturado.

1. El transportador está obligado a transportar, conjuntamente con los pasajeros y comprendido dentro del mismo precio del pasaje, al equipaje de mano y registrado o facturado que éstos porten, con los límites de peso y volumen que se determinen en el Reglamento de los Derechos del Pasajero, que al menos será de un bulto o maleta facturada.

2. 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, de

conformidad con lo que establezca dicho Reglamento y la capacidad de la aeronave.

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

3. El exceso de equipaje sobre el reglamentariamente establecido será materia de estipulación especial.

En tanto se fije reglamentariamente se hará por medio del contrato de transporte.

Artículo 100.- Talón de equipaje.

1. En el transporte de equipaje el transportador deberá emitir al pasajero un documento denominado “talón de equipaje”.

2. Este documento no incluirá los objetos personales que el pasajero porte consigo a bordo de la aeronave, los que constituirán el equipaje de mano.

3. El talón de equipaje deberá contener, a lo menos, las siguientes menciones:

a) Lugar y fecha de partida y destino

b) Peso y cantidad de bultos

c) Monto del valor declarado, si lo hubiere

4. El talón de equipaje se emitirá por cada bulto o pieza transportada por el pasajero, y podrá extenderse en forma combinada o conjunta con el billete de pasaje, caso en el cual no será necesario reiterar la información que ya conste en éste.

5. El talón de equipaje hace fe del hecho de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato.

La entrega de los equipajes se hará contra presentación del billete o talón, en su caso, cualquiera que sea la persona que lo exhiba.

6. 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.

7. La ausencia o la omisión en él de alguna o todas las menciones establecidas en este artículo no invalidará el contrato y se tendrá por verdaderas las declaraciones que haga el pasajero en relación con las indicaciones faltantes.

Capítulo IV

Transporte de Carga

Artículo 101.- Contrato de transporte de carga.

1. En el contrato de transporte de carga, entendida estas como aquellos objetos y artículos que no constituyen equipaje, el transportador deberá emitir un documento denominado Carta de Porte Aéreo, cuyo contenido mínimo será el siguiente:

- a) Lugar y fecha de su emisión
- b) Puntos de partida y destino
- c) Nombre y domicilio del cargador o remitente, del transportador y del consignatario o destinatario
- d) Naturaleza y estado aparente de las mercancías y de su embalaje
- e) Número de bultos y marcas de individualización
- f) Peso, volumen o dimensiones de las mercancías o de los bultos en que se contienen
- g) Precio del transporte
- h) Monto del valor declarado de las mercancías, si lo hubiere

2. La información señalada en el inciso precedente podrá hacerse constar por cualquier otro medio que sustituya a la expedición del documento. En tal caso, el transportista ofrecerá al cargador la posibilidad de entregar o poner a su disposición una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

3. La carta de porte podrá extenderse por cada bulto o por el total de los bultos correspondientes a un mismo expedidor.

Artículo 102. Formalización y alcance de la Carta de Porte Aéreo.

1. La carta de porte se extenderá en tres ejemplares:

- a) uno para el transportador firmado por el cargador o remitente;
- b) uno para el destinatario o consignatario firmado por el transportador y el cargador o remitente, y
- c) uno para este último firmado por el transportador.

2. La carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de sus condiciones, de la recepción de la carga por el transportador y de los datos contenidos en ella.

3. La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte aéreo no afectará la existencia ni la validez del contrato, el que continuará regido por las disposiciones que la presente Ley establece.

4. Si el transportador aceptare la carga sin emitir la carta de porte o sin registrar en ella las menciones recogidas en el artículo anterior, el contrato valdrá, pero el transportador no podrá invocar las cláusulas que limitan o excluyen su responsabilidad.

Artículo 103. Entrega de la mercancía.

El transportador entregará las mercancías transportadas al consignatario o destinatario contra presentación de la carta de porte y previo cumplimiento de las formalidades aduaneras, sanitarias y de otra especie que sean legalmente exigibles.

Artículo 104. Carga peligrosa.

1. Si el cargador o remitente encomienda el transporte de mercancías calificadas reglamentariamente como peligrosas para la seguridad del vuelo, estará obligado a manifestar esta circunstancia al transportador.

2. El transportador podrá rehusar o condicionar, sin incurrir en responsabilidad, el transporte de cualquier mercancía que pueda ser peligrosa para la seguridad del vuelo o la higiene de a bordo, o que no cumpla las exigencias legales y reglamentarias relativas a su embalaje, rotulación, acondicionamiento o documentación requerida, de conformidad con el Reglamento

Artículo 105.- Otras normas sobre el contrato de carga.

1. El cargador o remitente es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones relativas a las mercancías señaladas en la carta de porte y, en consecuencia, deberá indemnizar por todo perjuicio ocasionado a causa de indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

2. Si, por fuerza mayor, las mercancías no pueden seguir el itinerario previsto en la Carta de Porte, 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.

3. El transportista está obligado a entregar la cosa transportada inmediatamente después de la llegada de ésta 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.

4. 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.

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

6. 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 la persona del destinatario o pedir su retorno al aeropuerto de salida.

Los gastos que ocasione el ejercicio de este derecho serán por cuenta del expedidor.

7. 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.

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

Título XIII

De la Responsabilidad Aeronáutica

Capítulo I

Responsabilidad en el Transporte Aéreo

Artículo 106.- Ámbito de aplicación de la responsabilidad

Las disposiciones que se recogen en el presente Título, en concordancia con lo dispuesto en el Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999 de OACI, se aplicarán a todo transporte de personas, equipaje o carga que sea efectuado por medio de aeronaves a cambio de remuneración.

Igualmente, se aplicará al transporte gratuito efectuado en aeronaves por empresas de transporte aéreo.

Artículo 107. Responsabilidad por daños en personas.

1. El transportador es responsable de los daños causados en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el hecho causante del daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

2. Se entiende por operación de embarque el período durante el cual los pasajeros se encuentran bajo las instrucciones del transportador y hasta que abordan la aeronave, y por operación de desembarque desde que abandonan la aeronave hasta que dejan de estar bajo las instrucciones del transportador.

3. Salvo prueba en contrario, se presumirá pasajero a toda persona que al momento del accidente se encuentre a bordo de la aeronave.

Artículo 108.- Indemnización por daños a las personas por muerte, lesiones o por retrasos.

1. La indemnización que corresponda por muerte o lesiones del pasajero estará limitada a la suma de 113.100 Derechos Especiales de Giros por pasajero.

Las partes podrán libremente estipular límites superiores a dicha suma.

2. En caso de daño causado por retraso en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.694 Derechos Especiales de Giros por pasajero.

Sin embargo, el transportador o transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

3. El derecho especial de giro (DEG) de que se hace referencia en este capítulo es el definido por el Fondo Monetario Internacional y su conversión en moneda nacional se hará conforme al valor de dicha moneda en DEG en el día del pago de la indemnización o en el día de las sentencia, cuando haya previo proceso judicial.

Artículo 109. Exoneración de responsabilidad por daños por muerte o lesiones a las personas.

El transportador sólo podrá liberarse de la responsabilidad a que se refiere el artículo precedente en los siguientes casos:

a) si el daño se ha debido al estado de salud del pasajero

b) si el daño se ha debido a la negligencia o a la acción u omisión indebida de la propia víctima, o si ésta ha contribuido a causarlo

c) si el daño se ha debido a la acción u omisión de terceras personas que no sean tripulantes o dependientes del transportador.

Artículo 110 Responsabilidad por daños en el equipaje y en la carga.

1. El transportador es responsable del daño causado en caso de destrucción, retraso, pérdida o avería del equipaje facturado, del equipaje de mano o de la carga, por la sola razón de que el hecho causante del daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje o la carga se hallaren bajo la custodia del transportador.

2. Para los efectos del presente capítulo, el transporte aéreo comprende el período durante el cual el equipaje o la carga se hallan bajo la custodia del transportador.

3. Cuando un transportador sin el consentimiento del cargador o remitente reemplace total o parcialmente el transporte previsto como aéreo en el contrato por otro modo de transporte, el transporte efectuado por este modo se considerara comprendido en el transporte aéreo.

Artículo 111.- Indemnización de daños por retraso, destrucción, pérdida o avería del equipaje.

1. La indemnización que corresponda por destrucción, retraso, pérdida o avería de equipaje estará limitada a la suma de 1.131 Derechos Especiales de Giro por pasajero, a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello.

En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá 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.

2. Las partes podrán libremente estipular límites superiores a dicha suma.

3. Sin embargo, no será responsable de daños ocasionados por retraso, si prueba que él, sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.

Artículo 112.- Indemnización de daños por retraso, destrucción, pérdida o avería de la carga.

1. La indemnización que corresponda por destrucción, pérdida o avería de carga estará limitada a la suma de 19 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto de la carga. Igualmente las partes podrán libremente estipular límites superiores a dicha suma.

2. Las partes podrán convenir que, mediante el pago de un precio adicional, el transportador quede obligado a responder por el valor del equipaje o carga transportada que el pasajero o el cargador declaren en el momento de la entrega.

En todo caso, el transportador podrá probar que el valor real y efectivo de las cosas era inferior al valor declarado.

3. A falta de acuerdo entre las partes, el transportador sólo responderá por el valor real y efectivo en caso de culpa o dolo de su parte.

4. Sin embargo, no será responsable de daños ocasionados por retraso, si prueba que él, sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.

Artículo 113. Exoneración de la responsabilidad por daños en el equipaje y en la carga.

El transportador no incurrirá en la responsabilidad a que se refiere el artículo anterior si prueba que el daño se debió a alguno de los siguientes hechos:

- a) la naturaleza, un defecto o un vicio propio de las cosas transportadas
- b) el embalaje defectuoso realizado por una persona que no sea el transportador o alguno de sus dependientes o agentes
- c) un acto de guerra o un conflicto armado
- d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito del equipaje o la carga.

Artículo 114.- Plazo de las protestas de transportes para acciones de responsabilidad.

1. El recibo del equipaje o la carga sin protesta por parte del pasajero o destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte u otros medios que hagan sus veces.

2. La protesta deberá ser formulada ante el transportador por el pasajero o destinatario, según sea el caso, inmediatamente después de haber sido notada la avería o, a más tardar, dentro de los siete días siguientes a su recepción si se trata de equipaje o de los catorce días siguientes a su recepción si se trata de carga.

3. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los veintiún días siguientes a la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a disposición del pasajero o destinatario.

4. Toda protesta deberá hacerse mediante reserva estampada en el talón de equipaje o en la carta de porte, o mediante presentación escrita entregada dentro de los plazos previstos.

5. A falta de protesta presentada en tiempo y forma, todas las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo el caso de dolo de su parte.

Artículo 115. Responsabilidad en el transporte sucesivo.

1. En el caso de transporte sucesivo de pasajeros, éstos o sus causahabientes sólo podrán proceder contra el transportador que haya efectuado el tramo durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador haya asumido mediante estipulación expresa la responsabilidad por todo el viaje.

2. Si se trata de transporte de equipaje o carga, el pasajero, el cargador y el destinatario tendrán derecho a demandar al transportador que ejecutó el tramo en el que se produjo el accidente o retardo.

Sin perjuicio de ello, el pasajero y el cargador podrán también accionar en contra del primer transportador, y el pasajero y el destinatario que tengan derecho a la entrega podrán accionar además en contra del último transportador.

3. Todos los transportadores serán solidariamente responsables ante el pasajero, el cargador y el destinatario.

Artículo 116. Cláusulas prohibidas de exoneración de la responsabilidad

Toda cláusula que tienda a exonerar de responsabilidad al transportador o a fijar límites inferiores a los establecidos en el presente Capítulo será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, el que continuará sujeto a las reglas de esta Ley.

Capítulo II

Responsabilidad por daños en vuelo y a terceros en la superficie

Artículo 117.- Responsabilidad por daños en vuelo y a terceros en la superficie.

1. El respectivo explotador es responsable de los daños causados por una aeronave en vuelo y de los daños causados por las personas u objetos que caigan, se arrojen o se desprendan de la misma.

2. Para los efectos del presente Capítulo se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para su despegue hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

3. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, se considerará en vuelo desde que se desprende de la superficie hasta que queda fijada nuevamente a ésta.

Artículo 118.- Exoneración de la responsabilidad

1. No obstante, el explotador no incurrirá en responsabilidad cuando pruebe que ha ocurrido alguna de las siguientes circunstancias:

a) que los daños han sido consecuencia directa de actos de guerra, conflicto armado o disturbios civiles;

b) que los daños se produjeron durante el período en que el explotador se encontraba privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública;

c) que los daños se produjeron durante el apoderamiento ilícito de la aeronave;

d) que los daños han provenido de culpa de la víctima o de sus dependientes.

2. En caso de que la víctima no sea el causante directo y exclusivo de los daños, pero haya contribuido a que ellos se produzcan, la indemnización se reducirá proporcionalmente al grado de intervención de la víctima.

Artículo 119.- Responsabilidad solidaria.

Si los daños sobrevinieren durante el uso de la aeronave por persona distinta de su explotador, ambos serán solidariamente responsables. No obstante, el explotador se eximirá de responsabilidad si prueba que adoptó todas las medidas necesarias para impedir el uso de la aeronave o le fue imposible adoptarla.

Artículo 120.- Cuantías de las indemnizaciones.

1. El monto de la indemnización a pagar por la responsabilidad de que trata el presente Capítulo será definido por vía reglamentaria, de conformidad con lo que se establece en esta Ley.

2. Si el daño ha tenido como causa la acción u omisión deliberada del explotador, la responsabilidad será ilimitada.

3. Será igualmente ilimitada la responsabilidad de quienes se apoderaren en forma ilícita de una aeronave y causaren los daños a que se refiere el presente Capítulo.

4. Si de un mismo accidente se produjeren varias víctimas y, como consecuencia de ello, el importe total de las indemnizaciones fijadas excediere el límite de responsabilidad establecido en el artículo precedente, las sumas a pagar a cada una se reducirán proporcionalmente.

5. No obstante, si concurrieren daños consistentes en muerte y lesiones conjuntamente con daños a los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas.

Capítulo III

Responsabilidad por Abordaje Aéreo

Artículo 121.- Daños por abordaje aéreo

1. Se entiende por “abordaje aéreo” la colisión entre dos o más aeronaves en vuelo.

2. Se consideran también provenientes de abordaje aéreo los daños causados por una aeronave a otra aeronave en movimiento, o a las personas o bienes a bordo de ellas, aún sin mediar colisión.

Artículo 122.- Responsabilidad por daños por abordaje aéreo: Normas.

1. El explotador será responsable de los daños causados por el abordaje culpable producido por su aeronave.

2. Si la responsabilidad fuere imputable a más de un explotador, quedarán todos ellos obligados solidariamente al pago de las indemnizaciones que procedan.

3. Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y de ello resultaren daños a terceros en la superficie, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de ellas se considerará como causante de los daños y el explotador respectivo será responsable con sujeción a las normas del Capítulo II del presente Título.

4. Si no pudiere determinarse la proporción de responsabilidad que corresponde a cada explotador, la concurrencia al pago será por partes iguales.

5. Si a causa del abordaje de dos o más aeronaves se ocasionaren daños a terceros en la superficie, sus explotadores serán responsables solidariamente del pago de las indemnizaciones.

6. Si el abordaje se hubiere producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada aeronave responderá solidariamente dentro de los límites previstos reglamentariamente, a que se refiere el precedente artículo 120, teniendo derecho a demandar el exceso que hubiere pagado sobre la suma que le correspondía.

Artículo 123.- Derecho de repetición en daños por abordaje aéreo.

Lo anterior es sin perjuicio del derecho de cada explotador a repetir en contra de aquel o aquellos que hayan causado el accidente por la operación culpable de sus aeronaves, así como del derecho a repetir por el exceso que en razón de la solidaridad haya debido pagarse en relación con lo que le hubiere correspondido.

Capítulo IV

Disposiciones comunes sobre responsabilidad

Artículo 124.- Disposiciones comunes sobre responsabilidad.

1. Tanto el transportador como el explotador serán responsables no sólo de sus propios hechos, sino también de los ejecutados por sus dependientes cuando éstos actuaren durante el ejercicio de sus funciones.

2. Las disposiciones del presente Título que limitan la responsabilidad no podrán ser invocadas en caso de dolo o culpa.

3. Cualquier estipulación convencional para fijar límites de indemnización inferiores a los establecidos por la presente Ley se tendrá por no escrita.

4. Si el explotador y el transportador fueren personas distintas, ambos responderán solidariamente de las obligaciones que impone el presente Título.

Artículo 125.- Plazo del ejercicio de las acciones por responsabilidad

Las acciones judiciales para hacer efectiva las responsabilidades previstas en el presente Título prescribirán en el plazo de dos años contados desde la ocurrencia de los hechos o desde que la aeronave llegó a su destino, según sea el caso.

Título XIV

De la Seguridad de la Aviación Civil

Artículo 126.- Programa de Seguridad de la Aviación Civil y actos de interferencia ilícita.

1. La seguridad, protección y salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, las personas en tierra, las aeronaves, los aeropuertos y aeródromos y las instalaciones y servicios de navegación aérea contra actos de interferencia ilícita se llevará a cabo mediante la organización de recursos humanos y materiales y la aplicación de medidas a nivel nacional y aeroportuario, conforme a la política y las instrucciones que se establezcan en el marco del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

2. El Programa de Seguridad de la Aviación Civil de conformidad con las normas internacionales, en particular de las emanadas de OACI, y de su Anexo Técnico 17, establecerá las medidas concretas, los procedimientos preventivos, los equipos y los sistemas a utilizar, el desempeño del personal encargado de los controles, las obligaciones y mecanismos de coordinación de los explotadores de aeronaves, gestores de aeródromos y aeropuertos, proveedores de servicios y autoridades estatales.

3. En consonancia con la Inspección Aeronáutica regulada en esta Ley, una Instrucción de Seguridad regulará la formación y capacitación necesaria así como las competencias del personal encargado de inspeccionar en el marco del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como las auditorias o controles de seguridad, y otros cometidos, a realizar, de acuerdo con el Programa.

Artículo 127. Ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Las medidas previstas en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil serán aplicables en todos los aeropuertos abiertos a las operaciones comerciales de transporte aéreo, en las infraestructuras y ayudas a la navegación aérea, y en aquéllos otros aeródromos que se prevea en el mismo.

Artículo 128.- Contenido mínimo y revisión del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

1. El Programa designará los órganos, organismos públicos, entes, entidades y sujetos públicos y privados obligados por el mismo, y el alcance de sus obligaciones, pudiendo recoger la obligación para éstos de establecer Programas de Seguridad en sus organizaciones, que serán evaluadas y aprobadas por la AAGE.

2.- El Programa contendrá al menos previsiones de seguridad de orden público respecto de aeropuertos y aeronaves; control de pasajeros y equipajes de mano y en bodega; requisitos del control de carga, correo, mensajería y paquetería exprés; condiciones que deben cumplir los agentes expedidores de estas mercancías; controles aplicables a material de las compañías aéreas tales como correo interno, provisiones de restauración y productos y material de limpieza; aeronaves y pasajeros de aviación general; requisitos de utilización y mantenimiento de los equipos de seguridad, usualmente empleados en los aeropuertos; actuación frente a actos de interferencia ilícita, así como los medios necesarios en relación con estas contingencias; y las áreas y medidas necesarias para garantizar la protección de las instalaciones y dependencias de Navegación Aérea y de otras instalaciones que den servicio a los aeropuertos, con independencia de su ubicación.

3. El Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil se revisará por la AAGE con la periodicidad que se derive de lo establecido en las normas internacionales, en particular de las emanadas de OACI, y de su Anexo Técnico 17, y, en todo caso, siempre que resulte necesario adoptar nuevas medidas de seguridad o se produzcan circunstancias que así lo aconsejen.

Artículo 129.- Programa Nacional de Control de la Calidad y Programa Nacional de Formación.

1. Como complemento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil se establecerán los Programas Nacionales Control de Calidad y de Formación en materia de seguridad de la aviación civil.

2. Corresponde a la AAGE el impulso y elaboración de los mismos así como su elevación al Ministro competente en materia de aviación civil para su aprobación mediante Órdenes Ministeriales.

Artículo 130.- Pasajeros conflictivos.

La AAGE por medio de su personal inspector o auditor o de sus agentes colaboradores debidamente identificados, podrá impedir el acceso a bordo de aeronaves de personas que por su conducta, estado o condición puedan representar un peligro o amenaza para la seguridad del vuelo.

Título XV

De la Búsqueda, Asistencia y Salvamento de las Aeronaves

Artículo 131.- Normas generales.

1. Todo comandante de aeronave está obligado a prestar colaboración y asistencia a cualquier aeronave que se encuentre en peligro, sin distinción de la nacionalidad de ésta ni de las personas a bordo, salvo que ello constituya un grave riesgo para la seguridad de la suya, que la asistencia sea manifiestamente inútil o que exista la certeza de que ella será prestada por otros en mejores condiciones.

2. La AAGE y las demás autoridades estatales competentes proporcionarán, con sujeción a las medidas de control correspondientes, las facilidades para que los propietarios de aeronaves en peligro o las autoridades del respectivo Estado de matrícula aporten los medios necesarios para contribuir a la búsqueda y el salvamento.

3. Toda persona que tenga conocimiento de la existencia de una aeronave en peligro o accidentada está obligada a comunicar el hecho a las autoridades competentes.

4. El salvamento de personas es esencialmente gratuito y de interés público, en consecuencia, no dará lugar a remuneración alguna.

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.

5. La asistencia y el salvamento de bienes otorgan derecho a remuneración en la forma convenida por las partes. A falta de convención, procederá el reembolso de los gastos en que se haya incurrido y la indemnización de los daños materiales experimentados como consecuencia directa del salvamento. Esta indemnización en ningún caso será superior al valor de los bienes salvados.

Artículo 132.- Reglamento de Búsqueda Asistencia y Salvamento de Aeronaves.

1. El Reglamento de Búsqueda Asistencia y Salvamento de Aeronaves, en concordancia con lo que establezca el Reglamento de la Circulación Aérea, establecerá la organización del Servicio de búsqueda, asistencia y salvamento, los mecanismos de cooperación con otros Estados, los procedimientos operacionales aplicables a las acciones de búsqueda y salvamento y toda otra regulación necesaria para su desarrollo.

2. Corresponde a la AAGE el impulso de elaboración de dicho Reglamento, así como las necesarias relaciones y coordinación con organismos o entidades internacionales o subregionales encargados de tareas de búsqueda salvamento y rescate.

TÍTULO XVI

De la Investigación técnica de Accidentes e Incidentes de aviación civil

Artículo 133.- Competencia del Estado, alcance de la investigación técnica de accidentes e incidentes y definiciones.

1. Los accidentes e incidentes que afecten a cualquier aeronave civil en el territorio o espacio de soberanía nacional y a las aeronaves de matrícula ecuatoguineana en aguas o territorio no sujeto a soberanía, serán investigados con el objeto de determinar sus causas probables y definir las medidas que contribuyan a prevenir la futura ocurrencia de hechos similares.

2. La investigación no tendrá por objeto la determinación de responsabilidades o culpabilidades, sin perjuicio de que los antecedentes técnicos respectivos puedan servir de base para la instrucción de otros procedimientos administrativos o judiciales.

3. En caso de accidentes que afecten a aeronaves de matrícula extranjera en territorio o aguas de Guinea Ecuatorial, se permitirá al Estado de matrícula la designación de observadores que podrán estar presentes en la investigación.

Una vez terminada la investigación, se comunicarán el informe y conclusiones finales al Estado de matrícula.

4. A los efectos de esta Ley, se considera accidente a todo suceso que, en relación con la utilización de una aeronave tenga lugar, en el caso de aeronaves tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, y durante el cual:

a) una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de:

i) hallarse en la aeronave, o

ii) entrar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave,
o

iii) la exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido auto infligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por polizones escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o

b) la aeronave sufra daños o roturas estructurales en la misma o de lugar a su desaparición o a que sea totalmente inaccesible.

5. Se considerará incidente: cualquier suceso relacionado con la utilización de una aeronave, distinto de un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de su utilización. Son incidentes graves y serán objeto de investigación por la Comisión, aquéllos incidentes en los que concurren circunstancias que indiquen que ha estado próximo a producirse un accidente.

6. Se entenderá por suceso en el ámbito de la aviación civil, una interrupción del funcionamiento, un defecto, una deficiencia u otra circunstancia anormal que haya tenido o haya podido tener consecuencias sobre la seguridad aérea y que no haya dado lugar a un accidente o un incidente grave de la aeronave. Reglamentariamente se podrá establecer la regulación y tratamiento de los sucesos aéreos dentro del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Artículo 134.- La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

1. Se crea la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil como órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio encargado de la Aviación Civil al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil.

2. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actuará con independencia funcional plena respecto de las autoridades aeronáuticas, aeroportuarias y de las responsables de la circulación y tráfico aéreos y de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus funciones técnicas de investigación, y dispondrá de los medios necesarios para el desarrollo de sus competencias.

3. El Gobierno pondrá a disposición de esta Comisión un fondo anual inicial que permitirá el inicio inmediato de las actividades de investigación después de la ocurrencia de un accidente o incidente grave. Dicho fondo será integrado en el presupuesto de funcionamiento de la AAGE y será movilizado por instrucción escrita del Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes.

Artículo 135.- Reglamento por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

Un Reglamento, en consonancia con el Anexo Técnico 13 de OACI, establecerá las obligaciones y responsabilidades del Estado en cuanto a la organización y desarrollo de las investigaciones; la composición y funciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil; las atribuciones y prerrogativas de los investigadores; la colaboración con los órganos judiciales; el establecimiento de recomendaciones de la Comisión y su alcance; las medidas conducentes a la determinación de las causas; las coordinaciones y notificaciones respecto de terceros Estados, organismos internacionales y otras autoridades locales; la protección y reserva de los antecedentes e información recabada por la investigación, y toda otra disposición necesaria para la buena realización del procedimiento, así como la coordinación necesaria con lo establecido en el Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Artículo 136.- Comunicación de los accidentes e incidentes.

1. La persona que tuviere conocimiento de la ocurrencia de un accidente de aviación o de la existencia de restos de una aeronave deberá dar aviso a la autoridad pública más próxima, la que pondrá de inmediato el hecho en conocimiento de la autoridad aeronáutica y adoptará las medidas mínimas adecuadas para la custodia de la aeronave accidentada.

2. Los responsables de las instalaciones y los servicios de navegación aérea, los propietarios, explotadores, operadores, organizaciones de mantenimiento, y tripulantes de las aeronaves involucradas, en especial su Comandante, y las personas y entidades involucradas o que conozcan el accidente o incidente, tiene la obligación de comunicarlo bien a la Comisión de Investigación, bien a la AAGE, tan pronto como tengan conocimiento de los mismos.

3. Una vez en conocimiento de los hechos, la autoridad aeronáutica adoptará en forma inmediata todas las acciones necesarias para la preservación de los indicios y la protección de los restos.

Título XVII

De la Inspección Aeronáutica

Artículo 137.- Concepto y ámbito.

1. La función de inspección aeronáutica comprende la vigilancia y control del cumplimiento de las normas que ordenan las distintas actividades propias de la aviación civil así como la supervisión para verificar los requisitos exigidos para conservar y renovar los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias, habilitaciones y, en general, los documentos oficiales que habilitan para el

ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos.

2. La inspección aeronáutica se extiende a todas las aeronaves, productos y equipos aeronáuticos, a los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea, a los servicios y actividades relacionados con la aviación civil, tanto en operaciones de vuelo como de tierra, al personal aeronáutico y a los titulares o explotadores de dichos servicios y actividades.

3. Las aeronaves matriculadas en otros Estados que tengan entrada o salida de territorio ecuatoguineano y sus tripulaciones estarán sujetas a inspección, de acuerdo con la legislación ecuatoguineana, con las normas derivadas de los tratados y convenios internacionales, de los que Guinea Ecuatorial sea parte.

Artículo 138.- Reglamento de Inspección Aeronáutica.

1. El Reglamento de Inspección Aeronáutica desarrollará y complementará lo establecido en el presente Título, así como las inspecciones en rampa de las aeronaves civiles de otros estados que aterricen en aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional situados en territorio ecuatoguineano, y las consecuencias de la inspección aeronáutica, entre ellas, las suspensiones, limitaciones, y/o revocaciones de las autorizaciones administrativas que se recogen en la presente Ley, los procedimientos sancionadores por incumplimiento de las obligaciones de conformidad con la legislación aeronáutica vigente, o incluso las paralizaciones de aeronaves por causas de no estar en condiciones de vuelo, todo ello de conformidad con los procedimientos que dicho Reglamento recoja, con el fin último de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil en Guinea Ecuatorial.

2. En tanto no se apruebe dicho Reglamento, la AAGE llevará a cabo las inspecciones de conformidad con lo establecido en esta Ley y en la legislación procedimental administrativa vigente, y podrá dictar y establecer circulares aeronáuticas de obligado cumplimiento de conformidad con lo establecido en este Título, así como contratar o convenir con personas y entidades la colaboración necesaria para formar al personal del ente a efectos de realizar las correspondientes inspecciones hasta su total formación habilitando a dichos colaboradores para formar en la inspección.

3. Las auditorias de seguridad a que se refiere el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y los personas auditores encargadas de llevarlas a cabo, se registrarán por lo dispuesto en este Título y en su Reglamento de aplicación en todo lo no previsto en dicho programa. Para su formación y acreditación se podrá acordar asimismo el mecanismo previsto en el inciso final del apartado anterior.

Artículo 139.- Adscripción y ejercicio.

1. La ordenación, dirección y ejecución de la inspección en materia de aviación civil, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, corresponde al Ministerio de encargo de la Aviación Civil que dirige la política de inspección aeronáutica y la AAGE.

2. Las actuaciones propias de dicha inspección serán realizadas por la AAGE, directamente o a través de personas físicas o jurídicas colaboradoras de la inspección, con capacidad y solvencia técnica acreditadas, que actuarán bajo la dirección y supervisión de dicho ente autónomo, en los términos que se determinan en esta Ley y en sus normas de desarrollo.

3. Reglamentariamente la AAGE establecerá el procedimiento mediante el cual podrá autorizarse a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que dispongan de medios adecuados, capacidad y especialización técnicas acreditadas e independencia funcional respecto de las actividades a desarrollar, para actuar como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica, de acuerdo con las directrices y bajo la supervisión de la AAGE.

Las entidades colaboradoras de la AAGE podrán ser habilitadas para ejercer las siguientes funciones:

a) Verificar y acreditar la aptitud requerida al personal aeronáutico para la obtención, mantenimiento y renovación de los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados necesarios para el ejercicio de funciones.

b) Realizar las comprobaciones, las inspecciones, pruebas, y revisiones necesarias para verificar y acreditar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la expedición y renovación de los documentos de aeronavegabilidad y, en general, de los exigidos para la operación de las aeronaves.

c) Efectuar las comprobaciones, inspecciones o revisiones necesarias para verificar y acreditar las condiciones de seguridad exigidas para el establecimiento y el funcionamiento de los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea.

El personal de tales entidades deberá exhibir un documento expedido por la AAGE en el que constarán sus facultades y atribuciones, así como las condiciones de ejercicio de las mismas y estará sujeto al deber de sigilo establecido en el apartado 3 del artículo 143.

Las personas privadas o colaboradoras de la inspección aeronáutica deberán suscribir los seguros o constituir los depósitos, fianzas u otras

garantías que reglamentariamente se determinen para cubrir las responsabilidades por los riesgos derivados de sus actuaciones.

Las tarifas que las entidades colaboradoras perciban por la realización de las funciones enumeradas en este apartado deberán ser previamente comunicadas al Ministerio encargado de la Aviación Civil.

Artículo 140.- Contenido y alcance de la función de inspección.

1. La función de inspección aeronáutica abarca los ámbitos que a continuación se indican:

a) En relación con la seguridad operacional:

- i) Personal aeronáutico.
- ii) Operación de aeronaves.
- iii) Aeronavegabilidad.
- iv) Medicina y formación aeronáuticas.

b) En relación con el transporte aéreo:

- i) Licencias y autorizaciones de explotación de compañías aéreas.
- ii) Servicios de transporte aéreo.
- iii) Trabajos aéreos, transporte privado, y otras actividades de tráfico aéreo.
- iv) Comprobación de la existencia y vigencia de los sistemas de cobertura de los riesgos derivados del transporte aéreo.
- v) Obligaciones de servicio público y regímenes especiales de acceso al mercado de aviación civil.
- vi) Tarifas y bonificaciones en materia de transporte aéreo.
- vii) Verificación del funcionamiento de los servicios de tránsito y transporte aéreos.
- viii) Contrato de transporte aéreo.
- ix) Servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general.
- x) Utilización de las franjas horarias para el movimiento de las aeronaves en los aeropuertos.
- xi) Continuidad y seguridad en la prestación de los servicios de transporte aéreo y aeroportuarios.

c) En relación con la navegación aérea:

i) Servicios de navegación aérea.

ii) Instalaciones del sistema de navegación aérea.

iii) Personal y organizaciones que intervengan en la prestación o explotación de los servicios de navegación aérea y en la construcción, utilización o mantenimiento de las instalaciones afectas al sistema de navegación aérea.

d) En relación con los aeropuertos y otros aeródromos e instalaciones aeroportuarias:

i) Construcción, apertura y funcionamiento de aeropuertos y de sus instalaciones.

ii) Seguridad aérea de los restantes aeropuertos y aeródromos.

iii) Servidumbres aeronáuticas.

2. Lo dispuesto en el apartado uno se entiende sin perjuicio de las facultades que corresponden a otras Administraciones públicas u órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias.

Artículo 141.- Transferencia de responsabilidades de inspección

1. El Ministerio encargado de la Aviación Civil de acuerdo con lo establecido en los Tratados o Convenios internacionales celebrados por el Estado ecuatoguineano, podrá encomendar, total o parcialmente, a las autoridades aeronáuticas de otro Estado el ejercicio de las obligaciones y funciones de inspección y supervisión a que se refiere esta Ley respecto de aeronaves matriculadas en Guinea Ecuatorial, cuando el operador de las mismas tenga en dicho Estado su oficina principal de explotación o su residencia permanente o cuando aquéllas operen de forma estable en el mismo.

2. De igual modo, las autoridades aeronáuticas ecuatoguineanas podrán asumir total o parcialmente las obligaciones y funciones de esta naturaleza que a otro Estado incumban respecto de las aeronaves de su matrícula, si éstas son explotadas por un operador aéreo que tiene su oficina principal o su residencia permanente u operen de forma estable en Guinea Ecuatorial.

3. Las autoridades ecuatoguineanas reconocerán los Tratados o Convenios de este género celebrados entre otros Estados, conforme al artículo 83 bis del Convenio de OACI, y que afecten a aeronaves que operen en Guinea Ecuatorial, siempre que se hayan registrado ante el Consejo de la Organización de

Aviación Civil Internacional y hechos públicos por éste o cuando su existencia y alcance hayan sido notificados directa y oficialmente por un Estado parte.

Art. 142.- Actuaciones inspectoras.

1. El ejercicio de las funciones propias de la inspección aeronáutica se adecuará a los planes de inspección o, en su defecto, a las órdenes específicas de actuación que apruebe y dicte la AAGE.

2. Si el propósito de la inspección no es obstáculo para ello, se informará con suficiente antelación a la persona o entidad que vaya a ser inspeccionada de la actuación que se va a practicar y de las personas autorizadas para su realización.

3. El personal que realice las actuaciones de inspección deberá acreditar su identidad y condición mediante la exhibición de un documento oficial expedido por la AAGE, en el que se determinarán las facultades de su titular, el alcance de sus funciones y los límites a los que se sujeta su ejercicio.

4. La inspección aeronáutica abarca, en cada supuesto, todas o algunas de las actuaciones siguientes:

a) Controlar el cumplimiento de las normas que ordenan las distintas actividades propias de la aviación civil en cada uno de los ámbitos delimitados en el artículo 140 anterior

b) Verificar el cumplimiento por el personal aeronáutico de las obligaciones inherentes al ejercicio de sus funciones, así como el funcionamiento conforme a las normas aplicables de los centros de formación, de los médicos examinadores y de los centros médico- aeronáuticos.

c) Realizar las comprobaciones, inspecciones, pruebas y revisiones necesarias para verificar y acreditar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la expedición, mantenimiento y renovación de los documentos de aeronavegabilidad y, en general, de los exigidos para la operación de las aeronaves.

d) Efectuar las comprobaciones, inspecciones o revisiones necesarias para verificar y acreditar las condiciones de seguridad exigidas para el establecimiento y el funcionamiento de los sistemas aeroportuarios e instalaciones afectas al sistema de navegación aérea.

e) Verificar los sistemas y procedimientos que garanticen el cumplimiento de las reglas técnicas y de seguridad aplicable a la actividad desarrollada por los explotadores de servicios de transporte aéreo y los titulares o prestadora de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

f) Realizar las comprobaciones, inspecciones, pruebas y revisiones necesarias para verificar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para el personal y las organizaciones que intervengan en la prestación o explotación de los sistemas de navegación aérea y en la utilización o mantenimiento de las instalaciones afectas al sistema de navegación aérea.

g) Llevar a cabo las comprobaciones, controles, inspecciones o revisiones necesarias para verificar y acreditar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la obtención y mantenimiento de licencias y autorizaciones de explotación de compañías aéreas.

h) Comprobar, controlar e inspeccionar la continuidad, seguridad, adecuado funcionamiento y cumplimiento de la normativa de aplicación de los servicios de tránsito y transporte aéreo, los trabajos aéreos, el transporte privado, los vuelos locales y otras actividades de tráfico aéreo.

i) Comprobar la existencia y vigencia de los sistemas de cobertura de los riesgos derivados del transporte aéreo, así como los depósitos, fianzas y garantías exigibles.

j) Controlar e inspeccionar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas y sus agentes de sus obligaciones, regímenes especiales de acceso al mercado de aviación civil, obligaciones referentes a las tarifas y bonificaciones en materia de transporte aéreo, así como el cumplimiento de la normativa aeronáutica en materia de contratos de transporte aéreo.

k) Vigilar y controlar los procedimientos de asignación de franjas horarias, el uso de éstas o el cumplimiento de las programaciones en vuelo.

l) Comprobar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas y sus agentes de sus obligaciones para con los usuarios del transporte aéreo, con especial atención en lo referente a las personas de movilidad reducida.

m) Cumplir las obligaciones y funciones de naturaleza inspectora que Guinea Ecuatorial haya asumido total o parcialmente respecto de las aeronaves de matrícula de otro Estado, si éstas son explotadas por un operador aéreo que tiene su oficina principal o su residencia permanente u operan de forma estable en Guinea Ecuatorial.

n) Prestar la colaboración necesaria a las personas autorizadas por las instituciones y otros órganos u organismos internacionales con competencias en materia de aviación civil para realizar inspecciones e investigaciones en territorio ecuatoguineano.

o) Cuantas otras actividades de inspección aeronáutica sean precisas llevar a cabo que se deriven de normas nacionales o internacionales.

5. Lo dispuesto en el presente artículo se entiende sin perjuicio de las facultades, obligaciones y potestades de vigilancia y policía que corresponden a otras Administraciones públicas, órganos u organismos administrativos en el ejercicio de sus competencias.

Artículo 143.- Atribuciones de los inspectores.

1. Las actuaciones de inspección aeronáutica se realizarán por funcionarios cualificados que presten servicio en la AAGE.

No obstante, podrá incluirse en equipos de inspección aeronáutica dirigidos por aquéllos, otros funcionarios, empleados públicos o personas cualificadas y acreditadas para la realización de tareas o actividades de inspección o de apoyo administrativo a la misma.

2. Los funcionarios de la AAGE facultados para la realización de funciones de inspección aeronáutica tendrán, en el desempeño de sus funciones inspectoras, las siguientes atribuciones:

a) La consideración de autoridad pública, pudiendo, en caso de necesidad, recabar de otras autoridades competentes o de sus agentes el auxilio necesario para el normal cumplimiento de sus funciones.

b) El libre acceso a las aeronaves, en tierra y en vuelo, aeropuertos, aeródromos, locales, terrenos y, en general, a todas las instalaciones aeronáuticas en que hubieran de realizar las actuaciones inspectoras.

Cuando se trate del domicilio de la persona inspeccionada, deberán obtener el consentimiento del interesado o, en su defecto, autorización judicial.

c) La potestad para requerir y examinar equipos, libros, registros, procedimientos y documentos de interés para el propósito de la inspección, obtener copias o extractos de los mismos y muestras de las sustancias y materiales utilizados por los inspeccionados.

d) La potestad de obligar al personal aeronáutico a someterse a pruebas para la detección del consumo de alcohol y sustancias estupefacientes, psicotrópicas o de efectos análogos.

Reglamentariamente se establecerán las condiciones y requisitos que se deben cumplir para la realización de tales pruebas.

3. El personal que desempeñe, participe o haya desempeñado o participado en funciones relacionadas con la inspección aeronáutica está obligado a guardar el

debido secreto respecto de los hechos, datos, informaciones, origen de posibles denuncias o antecedentes que conocieran en relación con el ejercicio de sus funciones.

Los obligados por el deber de secreto no podrán divulgar, comunicar o difundir dicha información y sólo podrán prestar declaración cuando expresamente hayan sido autorizados para ello por la AAGE.

4. Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, que sean objeto de inspección o supervisión tienen el deber de colaborar y facilitar el buen fin de la misma, y de comparecer ante la AAGE cuando fueran requeridos para ello por el personal que desarrolle las labores de inspección.

Artículo 144.- Procedimientos internos de verificación.

1. Por Orden del Ministro encargado de la Aviación Civil se determinarán las condiciones y requisitos conforme a los cuales los explotadores de servicios de transporte aéreo y los titulares o prestadores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, que cuenten con medios humanos, materiales y técnicos adecuados, podrán desarrollar y aplicar por sí mismos procedimientos programados de verificación y control del cumplimiento de las reglas técnicas y de seguridad aplicables a la actividad que realicen, o auto inspecciones, que estarán a disposición de su evaluación por la AAGE.

2. Los procedimientos y programas de verificación y control deberán en el marco de dicha Orden, ser previamente aprobados por la AAGE.

Artículo 145.- Documentación de las actuaciones de inspección.

1. Las actuaciones y resultados en que se concrete el ejercicio de la función de la inspección aeronáutica se documentarán según establezca el Reglamento de Inspección Aeronáutica.

2. Se consignará en un acta el resultado definitivo de las inspecciones realizadas para controlar el cumplimiento de la normativa aplicable y el resultado de las actuaciones de verificación del cumplimiento de los requisitos exigidos para el mantenimiento y renovación de los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias y habilitaciones que sean preceptivos en materia de aviación civil. En el acta se harán constar necesariamente los siguientes extremos:

a) El nombre y acreditación del inspector.

b) El lugar, fecha y hora en que se llevó a cabo la actividad inspectora.

c) La identidad de la persona responsable de la entidad, producto, servicio, actividad o instalación inspeccionada.

d) Los documentos y elementos esenciales de la inspección practicada y, en su caso, las deficiencias, irregularidades o incumplimientos legales constatados.

e) La propuesta, si fuera posible, de las medidas a adoptar, de conformidad con las normas de aplicación, para subsanar tales deficiencias, irregularidades o incumplimientos.

3. Finalizada su actividad, los responsables de la actuación practicada remitirán las correspondientes actas y demás documentos que en su caso establezca el Reglamento de Inspección Aeronáutica a su superior jerárquico de la AAGE, o a la Unidad que se designe de dicho ente con las propuestas, cuando proceda de incoación de un procedimiento sancionador, o en su caso de limitación, suspensión y/o revocación de las autorizaciones administrativas correspondientes de las actividades aeronáuticas de que se trate.

4. Las actas y demás documentos que así lo disponga el Reglamento de Inspección Aeronáutica, resultado de las inspecciones a que se refiere este artículo, formalizados en documento público observando los requisitos legales pertinentes, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus derechos e intereses puedan aportar o hacer valer los inspeccionados.

5. La subsanación en plazo de las deficiencias encontradas y constatadas en el acta a que se refiere la letra e) del anterior apartado segundo, podrá, a criterio del Director de la AAGE, impedir que se incoe el correspondiente expediente sancionador o de limitación, suspensión y/o revocación de las autorizaciones administrativas correspondientes de las actividades aeronáuticas de que se trate.

Esta facultad del Director, se podrá delegar dentro de los órganos de la AAGE, de conformidad con los requisitos que establezca el Reglamento de Inspección Aeronáutica y con conocimiento del Ministro encargado de la Aviación Civil.

Título XVIII

De las Obligaciones, Infracciones y sanciones aeronáuticas civiles

Capítulo I

Obligaciones

Art. 146.- Obligaciones generales y específicas.

1. Las personas obligadas por esta Ley son las que se refieren en el Título I, en particular en su artículo 2, apartado noveno, las cuales deben cumplir todas las obligaciones que recoge esta Ley, sus desarrollos Reglamentarios, o la normativa que surja al amparo de aquéllas o de estos, sin perjuicio asimismo del

cumplimiento de lo dispuesto en los Convenios y Tratados Internacionales en materia de aviación civil y transporte aéreo en los que el Estado sea parte.

2. Las obligaciones específicas para los sujetos relacionados en el artículo 2 apartado 7 de esta Ley son las recogidas en los diferentes Títulos de la misma.

3. Las obligaciones de carácter general para los sujetos relacionados en el artículo 2, apartado 7 de esta Ley, son las siguientes:

a) Cumplir con la diligencia debida las normas, reglas, medidas y condiciones de seguridad requeridas en cada actividad u operación aeronáutica.

b) Atender las órdenes, instrucciones y directrices adoptadas por las autoridades aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones.

c) Colaborar y facilitar el buen fin de las actuaciones de investigación e inspección aeronáuticas.

d) Dar adecuado cumplimiento a los deberes legales de información a las autoridades aeronáuticas y a los órganos competentes en materia de aviación civil.

e) Impartir a los pasajeros y demás usuarios de los servicios aeronáuticos las instrucciones y directrices sobre seguridad de las actividades y operaciones de aviación civil.

f) Mantener adecuadamente los libros, cuadernos, manuales, certificados, registros y cualquier otra documentación legalmente exigida.

g) Cumplir los deberes de comunicación a los órganos competentes en materia de aviación civil y, en particular, promover los procedimientos de inscripción y cancelación previstos en la normativa reguladora del Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves.

h) Realizar exclusivamente las actividades de aviación civil para las que se esté autorizado y designado y cumplir las condiciones establecidas en las normas que las regulen y las limitaciones y obligaciones que se determinen en el título que habilite para su desarrollo.

i) Mantener las aeronaves, instalaciones, sistemas y equipos utilizados en las actividades de aviación civil, de acuerdo con lo establecido en la normativa de aplicación y abstenerse de realizar actos que obstaculicen o alteren su normal funcionamiento.

j) Asegurar la continuidad en la prestación de los servicios que tengan la consideración de esenciales.

k) Contratar y mantener en vigor los seguros aéreos legalmente obligatorios y constituir los depósitos, fianzas y otras garantías exigibles.

l) Adoptar las debidas medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y demás usuarios de los servicios aeronáuticos, con especial atención a las personas con discapacidad, personas mayores y niños.

m) Ejercer las funciones o desarrollar las actividades de las que sean responsables con respeto a los derechos de los usuarios, evitando cualquier forma de discriminación por razón de nacimiento, raza, género, religión, opinión o cualquier otra condición personal o social.

n) Facilitar a los órganos y organismos públicos obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional la información relativa a su actividad que se les requiera en el marco de aquél y, en particular, la que permita determinar el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional.

ñ) Cumplir los compromisos adquiridos ante los organismos públicos obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Artículo 147.- Vulneración de las obligaciones.

La vulneración o incumplimiento de las referidas obligaciones previstas en el artículo anterior constituyen infracciones en materia aeronáutica y podrán ser sancionadas de conformidad con lo previsto en el presente Título.

Capítulo II

Autoridad Competente, ejercicio y procedimiento

Artículo 148.- Competencia y potestad sancionadora.

1. Corresponderá a la AAGE conocer y sancionar las infracciones y contravenciones a las leyes y reglamentos sobre aviación civil, y a las disposiciones que ella misma dicte en ejercicio de sus atribuciones, siempre que no constituyan delito y que su conocimiento y fallo no sea de competencia de los Tribunales de justicia o de otro órgano administrativo.

2. Corresponde al Director de la AAGE la competencia para iniciar y resolver los procedimientos sancionadores por infracciones en materia de legislación aeronáutica.

3. Corresponde a los órganos que designe la AAGE, dentro de su estructura orgánica, la instrucción de los correspondientes procedimientos sancionadores.

4. Las resoluciones dictadas por la AAGE que apliquen una sanción por incumplimientos de la legislación aeronáutica vigente y que constituyan

infracciones, podrán recurrirse en alzada ante el Ministerio encargado de la Aviación Civil.

5. La potestad sancionadora se ejercerá de conformidad con lo establecido en este Título y supletoriamente por la legislación procedimental administrativa.

Artículo 149.- Medidas provisionales y cautelares.

1. En cualquier momento del procedimiento sancionador el Director General de la AAGE podrá adoptar, previa audiencia del interesado, cuando sea posible, y mediante resolución motivada, la inmovilización de una aeronave o la limitación o suspensión temporal de la eficacia de los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias o habilitaciones previamente otorgados, cuando se hayan constatado irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea, o cualesquiera otras que, atendiendo a las circunstancias del caso, sean necesarias para asegurar la tramitación de los procedimientos, o la efectividad de la resolución que pudiera recaer en el procedimiento o el buen fin del mismo, así como para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello.

2. Cuando la gravedad de la infracción y los antecedentes del caso así lo justifiquen, la autoridad aeronáutica podrá ordenar incluso antes del inicio de cualquier procedimiento, la suspensión preventiva de las autorizaciones, licencias, certificados o permisos mientras se lleva a cabo el procedimiento

3. A estas medidas se acompañará, en su caso, emplazamiento para que se subsane la deficiencia o irregularidad constitutiva de la infracción de que se trate.

4. Los gastos originados por las medidas previstas en este artículo correrán a cargo de las personas físicas y entidades responsables de los incumplimientos, deficiencias o irregularidades que las hubieran justificado.

Artículo 150.- Plazo para resolver y notificar.

1. El plazo para resolver y notificar en los procedimientos sancionadores será de dieciocho meses en los expedientes por infracciones muy graves y graves, y de nueve meses cuando se incoen por infracciones leves.

2. Transcurrido este plazo de caducidad sin resolución expresa, el Director General de la AAGE declarará la caducidad del procedimiento y ordenará el archivo de las actuaciones.

Artículo 151.- Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil.

El Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil, establecerá las normas y principios al que deberán sujetarse los

procedimientos por infracciones a que se refiere el presente Título, donde deberán, en todo caso garantizarse los principios de legalidad, imparcialidad, presunción de inocencia, audiencia, derecho a defensa, rendición de pruebas, economía procesal y publicidad, así como las circunstancias atenuantes y agravantes de culpabilidad, los plazos y condiciones para las actuaciones procedimentales y las medidas que la autoridad podrá adoptar en el curso de un procedimiento, todo ello en conformidad a la Constitución y las leyes.

Capítulo II

Infracciones y responsables

Artículo 152.- Infracciones. Concepto, clases y prescripción.

1. Constituyen infracciones administrativas en materia de aviación civil las acciones u omisiones que se tipifican como tales en esta Ley.

2. Las infracciones administrativas tipificadas en esta Ley podrán ser leves, graves y muy graves, de conformidad con lo que se establece en los artículos siguientes. Sólo podrán ser sancionadas las personas físicas o jurídicas que resulten responsables de los hechos constitutivos de infracción.

3. Un Reglamento podrá completar la tipificación de las infracciones previstas en esta Ley.

4. Las infracciones administrativas previstas en esta Ley prescribirán en el plazo de tres años las muy graves, en el de dos años las graves y en el de un año las leves.

5. En los supuestos de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

Artículo 153.- Infracciones generales contra la seguridad.

1. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley por los sujetos que en cada caso estén sometidos a ellas constituirá infracción leve, salvo que constituya una infracción de las tipificadas en los artículos siguientes en este capítulo, o se produzca alguna circunstancia especial de las previstas en los apartados siguientes en este artículo, que lo califique como infracción grave o muy grave.

2. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley constituirá infracción grave cuando además se dé alguna de las siguientes circunstancias calificativas:

- a) Se haya causado un incidente grave de aviación.
- b) Se hayan producido lesiones graves a las personas, con arreglo a lo dispuesto en el Código Penal, o determinantes de baja para la actividad laboral por período superior a siete días o incapacidad laboral.
- c) Se hayan originado daños y perjuicios a bienes y derechos que se fijen reglamentariamente
- d) Se hayan ocasionado retrasos no justificados por tiempo superior a cuatro horas en la prestación de los servicios aeronáuticos.

3. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley constituirá infracción muy grave cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias calificativas:

- a) Se haya causado un accidente de aviación.
- b) Se haya causado la muerte de una persona.
- c) Se hayan originado daños y perjuicios a bienes y derechos que se fijen reglamentariamente
- d) Se haya causado la suspensión no justificada de la prestación de los servicios aeronáuticos.

Artículo 154.- Infracciones en relación con el transporte y los trabajos aéreos

1. Constituyen infracciones leves en relación con el transporte y los trabajos aéreos las acciones y omisiones siguientes:

- a) La utilización por las compañías aéreas o por las empresas de trabajos aéreos de aeronaves operadas por otras compañías o empresas o la cesión a éstas de aeronaves propias, sin previa comunicación, cuando sea preceptiva, a los órganos administrativos competentes.
- b) La falta de información a los pasajeros sobre la identidad de la compañía operadora o la información deficiente sobre las normas de embarque o los medios de compensación en caso de denegación del embarque.
- c) El incumplimiento del deber de traslado del equipaje facturado o de la obligación de expedir el talón o documento acreditativo de la facturación de dicho equipaje.
- d) La no inclusión en el contrato de transporte de las cláusulas relativas al régimen de responsabilidad del transportista en caso de accidente o el incumplimiento de la obligación de informar, de forma clara y precisa, a los pasajeros y a otras personas interesadas sobre dicho régimen.

e) La privación a los interesados de la información legalmente debida sobre los servicios de transporte aéreo ofertados por las compañías aéreas en los sistemas informatizados de reserva.

f) El trato manifiestamente desconsiderado por parte del personal de la empresa prestadora a los pasajeros de los servicios de transporte aéreo.

g) La no adopción por las compañías aéreas de las medidas necesarias para que los precios y condiciones de sus tarifas y fletes sean conocidos de forma clara por los usuarios.

2. Constituyen infracciones graves en materia de transporte y trabajos aéreos las acciones y omisiones siguientes:

a) La utilización por compañías aéreas, o por empresas de trabajos aéreos, de aeronaves operadas por otras compañías o empresas o la cesión a éstas de aeronaves propias, sin autorización de los órganos administrativos competentes cuando sea preceptiva o contraviniendo las condiciones establecidas en la autorización.

b) El incumplimiento por parte de las compañías aéreas de la obligación de facilitar a la autoridad aeronáutica en los términos legalmente establecidos la información sobre los cambios en la propiedad de las acciones y del personal directivo, así como la información exigida para evaluar su situación económica, financiera o contable o cualquier procedimiento que afecte a su solvencia económica.

c) El incumplimiento por parte de las compañías aéreas del deber de someter a la autoridad aeronáutica la suspensión de sus operaciones y de informar, con la antelación debida, del retraso en el inicio de las mismas.

d) La realización de servicios aéreos internacionales, de ámbito extracomunitario, contraviniendo las condiciones establecidas en la correspondiente autorización en relación con la ruta, el número de frecuencias, capacidad y categorías de tráfico, o bajo modalidades operativas, tales como código compartido y franquicias, sin haber obtenido la correspondiente autorización.

e) La falta de información por parte de la compañía aérea, de sus agentes o abonados de los cambios de aeronave en ruta, del número de escalas previstas, de la identidad de la compañía aérea que efectúa el vuelo y de cualquier cambio de aeropuerto, salvo que sea imputable a terceros.

f) El incumplimiento de la obligación de establecer normas de embarque de pasajeros o de hacer efectivos sin justificación los derechos e intereses de éstos en caso de denegación de embarque.

g) El incumplimiento por parte de las compañías aéreas de la prohibición de aplicar una determinada tarifa, de la obligación de retirar una tarifa básica o de la prohibición de introducir reducciones a las tarifas establecidas.

h) No facilitar la información requerida por las autoridades aeronáuticas en relación con una determinada tarifa aérea o proporcionar dicha información de forma incompleta o incorrecta.

i) La no presentación en tiempo y forma, para su registro, de las tarifas de los servicios aéreos internacionales, cuando sea obligado hacerlo o la aplicación de tarifas diferentes a las registradas.

j) La no aplicación por las compañías aéreas o sus agentes de las bonificaciones establecidas respecto de una tarifa aérea cuando los solicitantes de las mismas cumplan los requisitos exigidos y la omisión del deber de comprobar la identidad de los beneficiarios de las bonificaciones aplicadas.

k) La ejecución de rutas o procedimientos de llegada o salida no autorizadas o la realización de cualquier maniobra, incluido el desvío de la ruta no justificada por razones de seguridad, meteorológicas o de fuerza mayor.

3. Constituyen infracciones muy graves en materia de transporte y trabajos aéreos las acciones y omisiones siguientes:

a) El incumplimiento de las condiciones establecidas para la prestación de servicios de transporte aéreo sujetos a obligaciones de servicio público.

b) La realización de servicios aéreos internacionales, de ámbito extracomunitario, sin disponer de los derechos de tráfico necesarios.

c) El incumplimiento de la prohibición de realizar tráfico de cabotaje por las compañías aéreas extranjeras no comunitarias.

d) Introducirse o viajar clandestinamente en una aeronave, así como cooperar para que lo anterior pueda ser realizado.

e) La denegación injustificada del libre acceso del público a los servicios de transporte aéreo.

Artículo 155.- Infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea

1. Constituyen infracciones administrativas leves relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea las siguientes:

a) El incumplimiento de las condiciones establecidas en la dispensa o aprobación especial para transportar las mercancías de forma distinta a la establecida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas o en las normas especiales.

b) La no inclusión en los documentos de acompañamiento de alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos o la indicación inadecuada de los mismos.

2. Constituyen infracciones administrativas graves las siguientes:

a) El incumplimiento grave de las condiciones esenciales establecidas en la dispensa o aprobación especial para transportar las mercancías de forma distinta a la establecida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas o en las normas especiales.

b) La no inclusión en los documentos de acompañamiento de alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos o la indicación inadecuada de los mismos, cuando dicha omisión o irregularidad sea determinante de un riesgo para la seguridad o de error en cuanto a la naturaleza de la carga transportada.

c) El incumplimiento de las condiciones de aislamiento, estiba, segregación o separación de la carga reglamentariamente establecidas.

d) El transporte de pasajeros en aeronaves que transporten mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

e) El incumplimiento del deber de proporcionar a los trabajadores la formación reglamentariamente establecida.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las siguientes:

a) La aceptación para el transporte por vía aérea de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales sin disponer de la autorización administrativa que sea preceptiva.

b) No llevar los documentos de transporte o acompañamiento, o no indicar en ellos la mercancía peligrosa o sujeta a normas especiales transportada.

c) El transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación de este transporte, sin la correspondiente dispensa o aprobación especial.

d) La omisión del etiquetado de peligro o de cualquier señalización exigible.

- e) El incumplimiento de las prohibiciones de segregación y separación.
- f) El incumplimiento de las limitaciones de las cantidades a transportar.
- g) La utilización de envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.
- h) El incumplimiento de las normas de embalaje en común en un mismo bulto.
- i) El incumplimiento de las normas sobre instrucciones de embalaje.
- j) La indicación inadecuada de la mercancía peligrosa o sujeta a norma especial transportada en los documentos de transporte o acompañamiento.
- k) El transporte de mercancías prohibidas en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, sin las dispensas reglamentarias.
- l) El incumplimiento de la prohibición de fumar en la proximidad de las aeronaves que transporten mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales, siempre que se hayan adoptado las medidas adecuadas para que sea posible conocer su existencia.
- m) La no adopción de las medidas de seguridad y protección establecidas para los casos de accidente o incidente grave, excepto en caso de imposibilidad.
- n) No llevar en la aeronave las instrucciones escritas para casos de accidente o incidente grave.

Artículo 156.- Infracciones en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos

1. Constituye infracción administrativa leve en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos la siguiente:

Cualquier actuación u omisión imprudente al realizar actividades, operaciones y maniobras en la zona de servicio, que no haya causado daños o menoscabo relevantes, pero haya puesto en peligro obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte aéreos o terrestres situados en dicha zona o a las actividades aeroportuarias que en la misma se ejecuten.

2. Constituyen infracciones administrativas graves en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos las siguientes:

- a) Los actos u omisiones culposos que causen daños o menoscabo a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte

situados en la zona de servicio o a las actividades aeroportuarias que se ejecuten en la misma.

b) El incumplimiento de las normas de identificación personal de quienes desempeñen funciones en la zona de servicio.

c) El incumplimiento de las reglas de contabilidad establecidas en relación con la gestión de las instalaciones y sistemas y la prestación de servicios aeroportuarios.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos las siguientes:

a) Los actos u omisiones dolosos que causen daños o menoscabo a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte situados en la zona de servicio o a las actividades aeroportuarias que se ejecuten en la misma.

b) El acceso no autorizado a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de los aeropuertos.

4. Constituye, en todo caso, infracción administrativa muy grave la realización de obras, instalaciones o actividades no permitidas por razón de las servidumbres aeronáuticas establecidas, en cualquier aeropuerto o aeródromo.

5. Constituyen infracciones administrativas en relación con la coordinación de los aeropuertos y el uso de las franjas horarias las siguientes:

a) La no devolución de una o más series de franjas horarias asignadas que no se vayan a utilizar o su devolución en forma o plazo distintos a los legalmente previstos.

b) Toda operación de vuelo en la que concurra cualquiera de las siguientes circunstancias:

i) No haber obtenido previamente la franja horaria correspondiente en aeropuertos donde este requisito sea exigible.

ii) El uso reiterado en horas distintas de las autorizadas, de una o más franjas horarias previamente obtenidas conforme a la normativa en vigor.

c) La transferencia o el intercambio de una o más series de franjas horarias no permitidos por la normativa vigente.

d) El impedimento de acceso a la autoridad aeronáutica a la información necesaria para la supervisión del procedimiento de asignación de franjas horarias, el uso de éstas o el cumplimiento de las programaciones de vuelo.

e) La actuación negligente del personal aeronáutico, tanto de vuelo como de tierra, que tenga como consecuencia el incumplimiento por una compañía aérea de una o más series de franjas horarias asignadas, así como de las programaciones de vuelo.

Artículo 157.- Infracciones del deber de colaboración con las autoridades aeronáuticas con competencias en materia de aviación civil

1. Constituyen infracciones administrativas leves del deber de colaboración con las autoridades aeronáuticas en materia de aviación civil las siguientes:

a) La negativa a expedir o proporcionar los documentos acreditativos del entrenamiento, comprobaciones, verificaciones y cualificaciones de las actividades y del personal aeronáutico en los períodos de tiempo establecidos.

2. Constituyen infracciones administrativas graves las siguientes:

a) El incumplimiento del deber de comunicación de los incidentes graves de aviación civil.

b) La comunicación de hechos o actos inexactos o falsos a los órganos competentes en materia de aviación civil con ánimo de inducirles a producir erróneamente actos favorables para el comunicante o desfavorables para terceros.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las siguientes:

a) El falseamiento de las actas, informes o dictámenes de inspección por parte de las entidades colaboradoras.

b) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes de aviación civil.

c) El hecho de impedir u obstaculizar las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil o el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica.

d) La simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil o el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica.

e) El quebrantamiento de las medidas adoptadas por la autoridad aeronáutica de conformidad con lo previsto en el artículo 135.

f) El incumplimiento de la obligación de proporcionar la lista de pasajeros embarcados o la lista de mercancías peligrosas embarcadas en los plazos

establecidos por la normativa comunitaria aplicable, en caso de accidente aéreo.

Artículo 158.- Infracciones en relación con el control del tránsito aéreo.

Constituyen infracciones administrativas muy graves en relación con el control del tránsito aéreo las siguientes conductas realizadas por los controladores de tránsito aéreo:

a) Simular enfermedad o disminución de la capacidad psicofísica o dificultar o negarse a realizar los controles médicos a que se refiere el artículo 61.d).

b) Dificultar, retrasar o negarse a realizar las labores de formación o instrucción que sean establecidas por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el ejercicio de su poder de organización y dirección.

c) Dificultar, retrasar o negarse a recibir la formación o instrucción que haya sido establecida por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el ejercicio de su poder de organización y dirección.

d) Dificultar, retrasar o negarse a realizar las pruebas o exámenes de aptitud física, psíquica o de competencia lingüística que establezca el proveedor de servicios de tránsito aéreo, en la forma y los plazos que éste estime pertinentes para garantizar la eficacia, continuidad y seguridad del servicio.

e) La falta de asistencia injustificada al puesto de trabajo, el abandono del mismo sin autorización del proveedor de servicios de tránsito aéreo, así como la no atención injustificada al servicio de imaginaria que tenga programado cuando fuera convocado por dicho proveedor.

f) En los supuestos de cambio de proveedor de tránsito aéreo, dificultar, obstaculizar o negarse a prestar la debida colaboración y a suministrar la formación e instrucción así como la información necesaria para que dicho cambio se produzca con garantías de seguridad, eficacia y continuidad.

Artículo 159.- Responsables de las infracciones

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones reguladas en esta Ley corresponderá en primer término a la persona física o jurídica autora material por acción u omisión de la misma.

2. No obstante, se prevén las siguientes traslaciones legales de responsabilidad en relación con las siguientes infracciones:

a) En las infracciones en relación con el transporte y los trabajos aéreos los responsables de la infracción serán los titulares de la licencia de explotación, permiso o autorización o los explotadores de las aeronaves.

b) En las infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea, al explotador de la aeronave, al expedidor de la mercancía, al agente de servicios de asistencia en tierra y al agente de carga.

e) En las infracciones en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos, a las personas que cometan la infracción o a las autorizadas para la prestación de servicios y para la gestión de las infraestructuras aeroportuarias.

En las infracciones del deber de colaboración con las autoridades y órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de aviación civil, a la persona física o jurídica que cometa la infracción.

3. Cuando una misma infracción sea imputable a varias personas y no sea posible determinar el grado de participación de cada una de ellas, responderán solidariamente.

4. No eximirá de responsabilidad el hecho de que las personas que hayan cometido las infracciones estén integradas en asociaciones temporales de empresas, agrupaciones de interés económico o comunidades de bienes sin personalidad.

Artículo 160.- Otras normas sobre responsabilidad.

1. La responsabilidad por las infracciones tipificadas en esta Ley es de naturaleza administrativa y no excluye las de otro orden a que hubiere lugar.

2. Las sanciones que se impongan a distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

3. No podrán sancionarse los hechos que hayan sido sancionados penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

4. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado de tanto de culpa al Fiscal, suspendiéndose la tramitación del procedimiento sancionador hasta tanto se dicte resolución judicial firme. De no haberse apreciado la existencia de delito o falta por el Fiscal, se continuará el expediente sancionador.

Capítulo III

Sanciones

Artículo 161.- Sanciones y modalidades.

1. Las infracciones establecidas en este Título serán sancionadas, cuando se trate de personas físicas que trabajen por cuenta ajena, o respecto de actividades de aviación general, privada o deportiva o similares, así como pasajeros, del modo siguiente:

- a) Las infracciones leves con apercibimiento o multa.
- b) Las infracciones graves con multa.
- c) Las infracciones muy graves con multa.

2. Cuando las infracciones fueran cometidas por las entidades colaboradoras de inspección, las compañías que realicen transporte aéreo comercial, las organizaciones de diseño, fabricación o mantenimiento de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los agentes de servicios aeroportuarios, los gestores de aeropuertos, aeródromos o instalaciones aeroportuarias y, en general, las personas físicas o jurídicas que desarrollen actividades incluidas en el ámbito de aplicación de esta Ley con carácter comercial o que las realicen a cambio de una contraprestación económica no salarial, las sanciones aplicables serán las siguientes:

- a) Para las infracciones leves, apercibimiento o multa.
- b) Para las infracciones graves, multa.
- c) Para las infracciones muy graves, suspensión o retiro de las licencias y/o autorizaciones.

3. Las multas tendrán naturaleza de crédito de Derecho público y su importe podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

4. Además de las sanciones establecidas en forma de multa, en el supuesto de infracciones graves cometidas con ocasión del desempeño de funciones, la realización de actividades o la prestación de servicios aeronáuticos para los que se exija ser titular de una licencia, habilitación, aceptación, aprobación, autorización o certificado correspondiente y, en su caso, de derechos de tráfico, podrá imponerse su suspensión o limitación a la persona física o jurídica responsable de la infracción por plazo máximo de cinco años.

5. Igualmente, en el supuesto de infracciones muy graves cometidas con ocasión del desempeño de funciones, la realización de actividades o la prestación de servicios aeronáuticos para los que se exija ser titular de una licencia,

habilitación, aceptación, aprobación, autorización o certificado correspondiente, y, en su caso, de derechos de tráfico, podrá imponerse su revocación a la persona física o jurídica responsable de la infracción.

Artículo 162.- Cuantías de las sanciones.

Las cuantías que corresponden a las diferentes sanciones, se establecerán mediante Decreto, conforme al Código de Aviación Civil de la CEMAC.

Artículo.- 163.- Graduación de las sanciones.

1. Para determinar la graduación de la sanción aplicable, la autoridad aeronáutica considerará los siguientes elementos:

- a) la naturaleza de la acción u omisión y su peligrosidad;
- b) el lugar en que la infracción se cometió y los medios empleados;
- c) las consecuencias nocivas derivadas del hecho;
- d) la edad, instrucción y experiencia del infractor,
- e) su conducta anterior,
- f) reincidencia y colaboración con el proceso, así como
- g) cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el mayor o menor grado de probabilidad de la infracción.

Asimismo se tendrá en cuenta en la graduación de las sanciones en forma de multa que la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa que la sanción que en su caso se deba imponer.

Artículo 164.- Prescripción de las sanciones.

Las sanciones impuestas por la comisión de infracciones muy graves prescribirán a los tres años, en tanto que las impuestas por graves o leves lo harán a los dos años y al año, respectivamente.

TÍTULO XIX

Aranceles en materia de Aviación Civil

Capítulo I

Regulación y Disposiciones Comunes.

Artículo 165.- Aranceles por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil.

1. Se crean los aranceles que se establecen en el presente Título por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil llevadas a cabo por la AAGE.

2. La gestión de los aranceles le corresponde la AAGE en periodo voluntario.

3. La AAGE, es competente para acordar con el órgano competente del Ministerio encargado de Hacienda, lo necesario para llevar a cabo la recaudación de los aranceles en periodo ejecutivo o de apremio, así como para establecer los modelos adecuados para el cobro de los mismos.

4. La creación de aranceles por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil, lo es sin perjuicio de las tasas a percibir por el uso de las instalaciones, servicios aeroportuarios, y utilización del dominio público aeroportuario, y de las tasas por el uso de instalaciones y servicios de navegación aérea, que estén creadas o que se creen.

Artículo 166.- Sujetos pasivos de arancelamiento.

1. Serán sujetos pasivos obligados al pago de los aranceles por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil, llevadas a cabo por la AAGE, las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios o la realización de actividades que constituyen el hecho imponible.

2. Los hechos imponibles se recogen en cada una de las tarifas o sub-tarifas que constituyen o conforman el arancel por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil.

Artículo 167.- Devengo del arancel.

1. El devengo del arancel se producirá cuando se presente la solicitud que inicie la actividad o el expediente, que no se realizará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

2. El pago del arancel se hará en efectivo en los términos previstos en la normativa vigente en materia tributaria de recaudación.

3. No obstante, en aquellas tarifas o sub-tarifas correspondientes con hechos imponibles cuyos trámites procedimentales sean superiores a quince días, el 30 % del importe de la tarifa se abonará con la presentación de solicitud y el resto con anterioridad a la emisión, renovación o modificación de la autorización, licencia, certificado o aprobación de que se trate.

4. Reglamentariamente se establecerá un procedimiento de devolución de tarifas pagadas indebidamente, cuando por causas no imputables al sujeto pasivo o por causas de fuerza mayor no se haya realizado la prestación del servicio o la realización de la actividad en materia de aviación civil, para la cual se abonó el arancel, tarifa o sub-tarifa.

Artículo 168.- Tarifas y sub-tarifas o hechos imponibles de la tarifa.

1. Constituyen las tarifas por hechos imponibles por la prestación de servicios y la realización de actividades en materia de aviación civil, las siguientes:

a) Expedición, renovación y modificación de la Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves, con las siguientes sub-tarifas:

- i) Expedición de la licencia,
- ii) Renovación de la licencia,
- iii) Modificación de la licencia,

b) Expedición, renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación de licencia de centros de mantenimiento de aeronaves, con las siguientes sub-tarifas:

- i) Expedición de licencia de centros de mantenimiento de aeronaves;
- ii) Renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación de licencia de centros de mantenimiento de aeronaves;

c) Expedición, renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación del certificado de declaración de competencia para transportadores aéreos (CTA), con las siguientes sub-tarifas:

i) Expedición del certificado de declaración de competencia para compañías con aeronaves de menos de 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue;

ii) Expedición del certificado de declaración de competencia para compañías con aeronaves de más de 2.000 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue

iii) Expedición del certificado de declaración de competencia para compañías con aeronaves de más de 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue.

iv) Renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación del certificado de declaración de competencia para compañías con aeronaves de menos de 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue.

v) Renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación del certificado de declaración de competencia para compañías con aeronaves de más de 2.000 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue.

vi) Renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación del certificado de declaración de competencia para compañías con aeronaves de más de 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue.

d) Expedición de autorizaciones especiales relacionadas con la operación (MNPS, PRNAV, BRNAV, CATII/III, RVSM, RNP 10, ETOPS y otros),

e) Expedición y renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de una Aeronave, expedición del Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación de una Aeronave y expedición de Testimonio de Convalidación de Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero, con las siguientes sub-tarifas:

i) Expedición del Certificado de Aeronavegabilidad o expedición del Certificado para la Aeronavegabilidad para la Exportación de una Aeronave de hasta 2.000 Kilogramos de peso máximo al despegue

ii) Expedición del Certificado de Aeronavegabilidad o expedición del Certificado para la Aeronavegabilidad para la Exportación de una Aeronave de 2.001 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue

iii) Expedición del Certificado de Aeronavegabilidad o expedición del Certificado para la Aeronavegabilidad para la Exportación de una Aeronave de 5.701 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue

iv) Expedición del Certificado de Aeronavegabilidad o expedición del Certificado para la Aeronavegabilidad para la Exportación de una Aeronave de 15.0001 hasta 50.000 kilogramos de peso máximo al despegue

v) Expedición del Certificado de Aeronavegabilidad o expedición del Certificado para la Aeronavegabilidad para la Exportación de una Aeronave de 50.001 kilogramos

vi) Renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de una Aeronave de hasta 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue

vii) Renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de una Aeronave de 2.001 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue

viii) Renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de una Aeronave de 5.701 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue

- ix) Renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de una Aeronave de 15.0001 hasta 50.000 kilogramos de peso máximo al despegue
- x) Renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de una Aeronave de 50.001 kilogramos y más,
- xi) Expedición de Testimonio de Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero hasta 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue.
- xii) Expedición de Testimonio de Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero de 2.001 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue
- xiii) Expedición de Testimonio de Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero de 5.701 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue
- xiv) Expedición de Testimonio de Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero de 15.0001 hasta 50.000 kilogramos de peso máximo al despegue
- xv) Expedición de Testimonio de Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero de 50.001 kilogramos y más,
- f) Expedición de Certificado de Tipo para un Modelo de Aeronave, Motor o Hélice, con las siguientes sub-tarifas:
 - i) Aeronaves de menos de 750 kilogramos de peso máximo al despegue, globos y ultraligeros motorizados
 - ii) Aeronaves de 750 hasta 1.500 kilogramos de peso máximo al despegue
 - iii) Aeronaves de 1.501 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue
 - iv) Aeronaves de 5.701 kilogramos y más de peso máximo al despegue,
 - v) Motores,
 - vi) Hélices,
- g) Expedición de Títulos y Primera Licencia de Personal Técnico de Vuelo, así como de piloto privado de avión y de helicóptero, piloto de planeador y piloto de globo libre, con las siguientes sub-tarifas:

- i) Expedición de Título y Primera Licencia de Personal Técnico de Vuelo
- ii) Expedición de Títulos y Primera Licencia de piloto privado de avión y de helicóptero, piloto de planeador y piloto de globo libre,
- h) Renovación/Revalidación de las Licencias de Personal Técnico de Vuelo, así como de Pilotos Privados de avión y de Helicóptero, Piloto planeador y Piloto de globo libre, con las siguientes sub-tarifas:
 - i) Renovación/Revalidación de las Licencia de Personal Técnico de Vuelo
 - ii) Renovación/Revalidación de las Licencia de Piloto Privado de avión y Helicóptero, Piloto de Planeador y Piloto de Globo libre,
- i) Expedición y renovación de Certificados de Tripulante de Cabina de Pasajeros, con las siguientes sub-tarifas:
 - i) Expedición de Certificados de Tripulante de Cabina de Pasajeros
 - ii) Renovación de Certificados de Tripulante de Cabina de Pasajeros,
- j) Aprobación y renovación de la Aprobación de Entrenadores/Simuladores de vuelo,
- k) Verificación de competencia de pilotos
- l) Prueba en vuelo para la habilitación de tipo en aeronave
- m) Reconocimiento de instructores de vuelo de compañías,
- ñ) Expedición de aprobación, mantenimiento de validez de aprobación y modificaciones del alcance de aprobación de una empresa como organización de diseño
- o) Expedición de aprobación, mantenimiento de validez de aprobación y modificaciones del alcance de aprobación de una empresa como organización de producción de productos aeronáuticos
- p) Inscripción o matriculación de una Aeronave y expedición del Certificado de Matrícula de una aeronave, inscripción del Certificado de Matrícula Provisional de una Aeronave e inscripción registral por cambio del titular, novación, modificación y cancelación de una aeronave, con las siguientes sub-tarifas:
 - i) Inscripción de una Aeronave y expedición del Certificado de Matrícula, aeronaves de menos de 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue

ii) Inscripción de una Aeronave y expedición del Certificado de Matrícula, aeronaves de 2.000 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue

iii) Inscripción de una Aeronave y expedición del Certificado de Matrícula, aeronaves de 5.701 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue

iv) Inscripción de una Aeronave y expedición del Certificado de Matrícula, aeronaves de 15.001 hasta 50.000 kilogramos de peso máximo al despegue

v) Inscripción de una Aeronave y expedición del Certificado de Matrícula, aeronaves de 50.001 y más kilogramos de peso máximo al despegue

vi) Inscripción del Certificado de Matrícula Provisional de una Aeronave, aeronaves de menos de 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue

vii) Inscripción del Certificado de Matrícula Provisional de una Aeronave, aeronaves de 2.000 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue

viii) Inscripción del Certificado de Matrícula Provisional de una Aeronave, aeronaves de 5.701 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue

ix) Inscripción del Certificado de Matrícula Provisional de una Aeronave, aeronaves de 15.001 hasta 50.000 kilogramos de peso máximo al despegue

x) Inscripción del Certificado de Matrícula Provisional de una Aeronave, aeronaves de 50.001 y más kilogramos de peso máximo al despegue

xi) Inscripción registral por cambio de titular, novación, modificación y cancelación de una aeronave, aeronaves de menos de 2.000 kilogramos de peso máximo al despegue

xii) Inscripción registral por cambio de titular, novación, modificación y cancelación de una aeronave, aeronaves de 2.000 hasta 5.700 kilogramos de peso máximo al despegue

xiii) Inscripción registral por cambio de titular, novación, modificación y cancelación de una aeronave, aeronaves de 5.701 hasta 15.000 kilogramos de peso máximo al despegue

- xiv) Inscripción registral por cambio de titular, novación, modificación y cancelación de una aeronave, aeronaves de 15.001 hasta 50.000 kilogramos de peso máximo al despegue
- xv) Inscripción registral por cambio de titular, novación, modificación y cancelación de una aeronave, aeronaves de 50.001 y más kilogramos de peso máximo al despegue,
- q) Emisión de certificados de titularidad, cargas, flota, notas, informativas o similares y reconocimientos de firmas,
- r) Expedición y renovación de la Acreditación de un Centro Médico Aeronáutico,
- s) Expedición y renovación de la Autorización para ejercer funciones de Médico Examinador Aéreo,
- t) Expedición del Título y Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo,
- u) Expedición de licencias restringidas del Personal Técnico de Vuelo,
- v) Actualización de licencias de Personal Técnico de Vuelo, Controladores de Tránsito Aéreo, Pilotos Privados de Avión, y de Helicóptero, Piloto de Planeador, Piloto de Globo libre, y Certificados de TCP's. Anotación de habilitaciones, anotación de títulos, anotación del Certificado de Transportador, Radiofonista Internacional, duplicados de licencias, títulos y certificados de TCP, levantamiento de restricciones, anotación de categorías II/III para operaciones ILS,
- w) Prueba práctica de habilitación y rehabilitación de instructor de vuelo, con la siguientes sub-tarifas:
 - i) Instructor PP + PC + monomotores terrestres,
 - ii) Instructor PP + PC + IFR + monomotores terrestres + multimotores terrestres,
- x) Expedición de certificaciones de experiencia de vuelo,
- y) Autorización y renovación de la Autorización de Escuelas de Vuelo de Piloto Comercial, tanto por la expedición como por renovación de la autorización,
- z) Realización de las pruebas teóricas correspondientes a los cursos reconocidos de piloto comercial, habilitación IFR y piloto de transporte de línea aérea, por cada examen de cada materia,

aa) Realización de las pruebas de vuelo correspondientes a los cursos reconocidos de piloto comercial, habilitación IFR y piloto de transporte de línea aérea, con las siguientes sub-tarifas:

- i) Piloto comercial, por prueba,
- ii) Habilitación IFR, por prueba,
- iii) Piloto de transporte de línea aérea, por prueba,

bb) Autorización y renovación de Escuelas de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, por autorización y renovación,

cc) Reconocimiento de Licencias de pilotos de aeronaves y validación de licencias extranjeras,

dd) Expedición, renovación y modificación de certificados de organizaciones de entrenamiento aeronáutico.

ee) Expedición, renovación y modificación de certificados de organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

ff) Aprobación de reparaciones y modificaciones mayores de aeronaves y sus motores y hélices.

gg) Aprobación de certificados de tipo suplementarios.

hh) Aprobación de No Objeciones Técnicas.

ii) Inspección y auditorías realizadas por las unidades de inspección de la AAGE.

jj) Aprobación inicial y modificaciones de lista de equipamiento mínimo y manuales de vuelo.

kk) Aprobación inicial y modificaciones de programas de mantenimiento y confiabilidad de aeronaves.

ll) Aprobación de contratos de mantenimiento.

mm) Aprobación de contratos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

nn) Aprobación inicial y modificación de manuales de procedimientos.

oo) Exámenes tomados por la AAGE al personal aeronáutico.

pp) Inscripción registral de contratos de locación de aeronaves inicial y sus renovaciones. El valor de la tarifa correspondiente no excederá del uno por ciento (1%) del monto total del contrato, correspondiente al mínimo acordado entre las partes.

qq) Inscripción registral de hipotecas, prendas u otros acto jurídico que recaiga sobre la propiedad de las aeronaves o componentes de las misma. El valor de la tarifa correspondiente no excederá del medio por ciento (0.5 %) del monto total de la hipoteca, prenda o de otro acto jurídico aplicable.

rr) cursos de entrenamiento organizados por la AAGE.

2. Las tasas por servicios aeronáuticos previstas en la Ley 2/2007, de 16 de mayo, por la que se establecen y se definen las tasas fiscales y exacciones parafiscales en la República de Guinea Ecuatorial, quedan vigentes en lo que no se opongan al presente Título y en particular las siguientes:

a) Pasavante aeronáutico

b) Convalidación y licencia de pilotos de ultraligero, (aeroclubs, deportivos)

c) Autorización de sobrevuelo y aterrizaje,

d) Licencia de estación de aeronave,

e) Servicio de Royalty/pasajero,

f) Certificado de horas de vuelo,

g) Documento de licitación,

h) Publicaciones aeronáuticas

i) Otros aranceles, tarifas y sub-tarifas que pudieran derivar de la contraprestación de servicios de la AAGE.

3. Quedan exceptuados del pago de los aranceles, tarifas o sub-tarifas:

a) Las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de los servicios o la realización de actividades que constituyen hechos impositivos, en relación con las aeronaves históricas afectas a fundaciones de interés cultural.

b) Los sujetos pasivos titulares registrales de las aeronaves que soliciten su cancelación por destrucción o inoperatividad de las mismas.

c) Excepcionalmente, por decisión del Consejo de Administración de la AAGE y por motivos de política de formación en materia de aviación civil o de implantación o inversión de empresas con las que se llegue a acuerdos comerciales beneficiosos para el país, las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de los servicios o la realización de actividades que constituyen los hechos impositivos de dichos aranceles tarifas o sub-tarifas.

Artículo 169.- Tasas de desarrollo de las infraestructuras aeronáuticas y de supervisión de la seguridad operacional

1. Se crea la tasa de desarrollo de las infraestructuras aeronáuticas para crear provisiones para el mantenimiento y renovación de dichas infraestructuras construidas, así como desarrollar otras nuevas.

2. Se crea igualmente la tasa de supervisión de la seguridad operacional para generar los medios necesarios para que el Gobierno supervise la actividad del transporte aéreo en toda su extensión, capacite a sus agentes y se dote de los medios materiales apropiados para ello.

Artículo 170.- Tasa por el ruido de las aeronaves

Se crea la tasa por el ruido que producen las aeronaves a los habitantes que viven en las cercanías de los aeropuertos. Está destinada a mitigar los efectos del ruido a la vecindad o a prevenir los mismos. Esta tasa se relaciona con el trayecto al aterrizaje y al nivel de ruido, según los niveles definidos como aceptables en el reglamento respectivo.

Artículo 171.- Tasa por las emisiones de aeronaves

1. Se crea la tasa por las emisiones de gas contaminante y la calidad del aire. Esta tasa destinada a mitigar los efectos nefastos de tales emisiones y su efecto negativo en la calidad de aire de los aeropuertos de Guinea Ecuatorial. Se relacionará con la edad de los aviones, el recorrido en el territorio nacional y el tonelaje de los aviones.

2. Estas tasas serán percibidas por la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial.

Artículo 172.- Cuantía de las tarifas

Se sancionara por Decreto a propuesta del Ministerio de Aviación Civil, aprobando los aranceles, tarifas y sub-tarifas correspondientes a las diferentes prestaciones y tasas citadas en los artículos 168 al 171 de la presente Ley.

Disposiciones transitorias

Primera.- Legislación reglamentaria de desarrollo.

1. Continuarán vigentes los actuales reglamentos que regulan la aviación civil, hasta la entrada en vigor de la presente ley en lo que no resulten contrarios a la misma y hasta tanto no sean sustituidos por otros de conformidad con los plazos establecidos en las disposiciones finales de la presente ley.

2. Asimismo continuará la eficacia y validez de los actuales contratos con la empresa Aeropuertos de Guinea Ecuatorial (ADGE) y con la Agencia para la

Seguridad de la Navegación Aérea en África y en Madagascar (ASECNA), en lo que no se opongan a esta Ley, sin perjuicio de que en el momento de su nuevo otorgamiento, renovación, o de su nueva concesión, se efectúen de conformidad con la misma.

Segunda.- Competencias de Aviación Civil hasta la puesta en funcionamiento de la AAGE

1. Hasta la aprobación y entrada en vigor del Decreto del Estatuto de Régimen de Organización, Competencias y Funcionamiento de la AAGE, los órganos o unidades de la Dirección General de Aviación Civil seguirán ejerciendo sus competencias, conforme a lo dispuesto en el Decreto numero 26/2012, de 22 de febrero, por el que se crea la AAGE, en todo aquello que sea de aplicación, y por lo establecido en el Decreto Orgánico y Funcional del Ministerio, y en la Orden Ministerial numero 7/2006, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el nuevo organigrama de la Dirección General de Aviación Civil en Guinea Ecuatorial.

2. Desde la entrada en vigor de la presente Ley, los cargos responsables nombrados o que se nombren de la AAGE, seguirán activamente el cumplimiento de las disposiciones transitorias y finales de la misma, para la efectiva puesta en funcionamiento del Ente Autónomo AAGE, impulsando asimismo la tramitación de cuantos Decretos y desarrollos reglamentarios vienen previstos en la presente ley, en particular, los referidos en sus disposiciones finales.

Tercera.- Tasas, cánones y derechos.

Las tasas, cánones y derechos devengados, en función de los correspondientes servicios continuarán devengando en la forma establecida por la normativa anterior hasta la entrada en vigor de los decretos mencionados en los artículos 162 y 172 de la presente Ley.

Cuarta.- Contratos con ASECNA y ADGE.

El Ministro encargado de la Aviación Civil, en el plazo de 12 meses a la entrada en vigor de la presente Ley, suscribirá un nuevo contrato de Delegación de Gestión con la Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y en Madagascar (ASECNA) y un nuevo Contrato de Concesión con la empresa Aeropuertos de Guinea Ecuatorial (ADGE), que se adaptarán al contenido de la presente Ley.

Disposición Derogatoria

Única.- Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la presente Ley y en particular la Ley nº 6/1986 de fecha 25 de Marzo, General de Aviación Civil, y la ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea..

Disposiciones finales

Primera.- Modificación del Código Penal y derogación de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea de 1964.

En el plazo de dos años a contar desde la entrada en vigor de esta Ley, las autoridades competentes en materia de aviación civil, **en colaboración con el Ministerio de Justicia, Culto e instituciones Penitenciarias y otras instituciones judiciales competentes en la materia**, elaborarán un proyecto de Ley de modificación del Código Penal que introduzca un Título que contenga los delitos aeronáuticos, y que derogue la vigente Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea de 1964

Segunda.- Programa Estatal de Seguridad Operacional y Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

En el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley el Gobierno aprobará los Decretos a que se refieren estos Programas, de conformidad con lo establecido en sus artículos 6 y 7.

Tercera.- Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

En el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, se aprobará la Orden Ministerial a que se refiere su artículo 8, entrando en funcionamiento desde el día siguiente a la publicación de dicha Orden Ministerial, el Comité de Facilitación del Transporte Aéreo.

Cuarta.- Adecuación de los Decretos por los que se aprueban los Reglamentos Orgánicos Funcionales de los Ministerios.

1. Se adecuará, en un plazo de seis meses, el Reglamento Orgánico y Funcional del Ministerio de Aviación Civil, para acomodar su funcionamiento a lo que se establece en las disposiciones del Título II de esta ley.

2. Los Ministerios competentes por razón de la materia, en particular, el Ministerio de Hacienda y Presupuestos, establecerán los créditos necesarios para la puesta en funcionamiento de la AAGE, sin perjuicio de lo establecido para su futura financiación, en el Estatuto referido en el apartado anterior.

Quinta.- Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado y en los medios de comunicación sociales.

Dada en Malabo, a diecinueve días del mes de Diciembre del año dos mil doce

POR UNA GUINEA MEJOR
OBIANG NGUEMA MBASOGO
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA