

rán exentas del pago del Impuesto de Derechos reales cuando se justifique mediante copia legalmente expedida de documento que se halle en archivo o dependencia del Estado, que los bienes a que la certificación se refiera se hallaban de hecho en poder de la Entidad local con anterioridad a uno de enero de mil novecientos treinta.

Artículo segundo.—Estarán igualmente exentas de tal impuesto, a virtud de lo prevenido en el artículo tercero, apartado C), número dos de la Ley de veintuno de marzo de mil novecientos cincuenta y ocho dichas certificaciones cuando, no siendo de aplicación lo previsto en el artículo anterior, exista principio de prueba escrita bastante, a juicio del Abogado del Estado. Jefe, de que la Oficina liquidadora dependa para acreditar que la adquisición de los bienes de que se trate se realizó a título oneroso.

Si, por el contrario, resultare que la adquisición se ha realizado a título lucrativo se aplicará a la liquidación del Impuesto de Derechos reales que fuere procedente practicar el tipo establecido en el número veintinueve de la tarifa de tal

impuesto, conforme a lo prevenido en el artículo treinta y ocho del Reglamento del mismo.

Artículo tercero.—Solamente cuando no pueda aplicarse lo dispuesto en los anteriores artículos se exigirá el Impuesto de Derechos reales de las certificaciones precitadas por el tipo señalado en el número cuarenta y cuatro de su tarifa.

Artículo cuarto.—Lo dispuesto en esta Ley será de aplicación a las certificaciones que se hayan presentado ante las Oficinas Liquidadoras con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley o que se presenten dentro del plazo de un año, contado a partir de la expresada fecha, sin más excepción que aquellas que hubieren dado origen al ingreso del Impuesto correspondiente en virtud de liquidación firme y consentida.

Artículo quinto.—Se autoriza al Ministro de Hacienda para dictar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintuno de julio de mil novecientos sesenta.

FRANCISCO FRANCO

LEY 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

La Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete autorizó al Gobierno para aprobar y publicar un Código de Navegación Aérea, arreglado a las Bases contenidas en ella. El tiempo desde entonces transcurrido ha originado el nacimiento de nuevas necesidades que requieren una regulación urgente y ha motivado la pérdida de actualidad de los criterios en que se inspiraron los preceptos relativos a ciertas materias comprendidas en aquella soberana disposición.

Se juzga necesario en los momentos presentes atender con rapidez a la provisión de normas positivas que presidan el desarrollo y fomento de la navegación aérea, dejando para una segunda fase la preparación de otro proyecto comprensivo de las disposiciones penales de aplicación a la misma, aun cuando ello suponga desarrollar sólo parcialmente las disposiciones de la Ley de Bases.

En la presente Ley se ha cuidado de desenvolver, con la fidelidad que permiten las circunstancias que hoy imperan, el mandato de aquella Ley fundamental, pero implantando una regulación más genérica y flexible, a fin de no estorbar la evolución futura de todo lo relacionado con la navegación aérea, ni invadir las facultades reglamentarias de la Administración; también se introducen modificaciones esenciales, como en materia de responsabilidad en caso de accidente, cuya necesidad era una exigencia manifiesta, por resultar ya insuficientes las disposiciones de nuestro Código Civil, lo que obligaba a establecer contractualmente, para el tráfico interno, el sistema de indemnizaciones propio del tráfico internacional.

Si, de una parte, razones de urgencia aconsejan el desdoblamiento de materias englobadas en la citada Ley de Bases para desarrollarlas sucesivamente, de otro lado, la inclusión de obligadas innovaciones que la contradicen y perfeccionan requiere, a juicio de la Comisión de Codificación Aeronáutica, que redactó el proyecto, que éste se ajuste a las formalidades propias de una Ley.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales.

De la soberanía sobre espacio aéreo, de las Leyes Aeronáuticas y de las reglas generales para su aplicación

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

Artículo segundo.—Las aeronaves nacionales podrán hacer uso para la navegación del espacio aéreo español.

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

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

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

Artículo cuarto.—Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que ésta les cause.

Artículo quinto.—Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados o Convenios internacionales, la presente Ley regulará la navegación aérea nacional, en todo caso, y la internacional sobre territorios de soberanía española.

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

Esta Ley se aplicará a la navegación aérea militar cuando se disponga expresamente.

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

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

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

CAPITULO II

De la organización administrativa

Artículo octavo.—Corresponde al Ministerio del Aire entender en todo lo relativo a la navegación aérea.

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

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

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

CAPITULO III

De las aeronaves. De su definición, clasificación y nacionalidad

Artículo once.—Se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.

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

Artículo trece.—Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y privadas.

Artículo catorce.—Se considerarán aeronaves de Estado:

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

Segundo. Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

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

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

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

Ninguna aeronave española puede ser válidamente matriculada en Estado extranjero sin la previa autorización del Ministerio del Aire. Igual autorización será necesaria para su enajenación a extranjeros.

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

Artículo dieciocho. — Sólo podrán inscribirse en el Registro de matrícula de aeronaves del Estado español:

Primero. Las pertenecientes a personas individuales o jurídicas que disfruten de la nacionalidad española.

Segundo. A instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes posean esa misma nacionalidad.

Artículo diecinueve.—La aeronave matriculada en España dejará de ser española si legalmente se enajenara a persona que no disfrute de esta nacionalidad, o fuera matriculada válidamente en país extranjero.

CAPITULO IV

De los documentos de a bordo

Artículo veinte. — Las aeronaves llevarán a bordo los siguientes documentos:

Primero. Certificación de matrícula, en la que constará el título de propiedad.

Segundo. Certificado de aeronavegabilidad.

Tercero. Licencia de aptitud de cada uno de los tripulantes.

Cuarto. Cualquier otro documento que reglamentariamente pueda exigirse.

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

Artículo veintidós.—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.

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

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

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

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

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

CAPITULO V

Del registro de matrícula de aeronaves

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

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

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

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

Artículo treinta y dos.—El Registro de matrícula de aeronave estará a cargo de personal perteneciente al Cuerpo Jurídico del Aire, auxiliado por el personal especializado que sea necesario.

Disposiciones reglamentarias establecerán normas sobre los actos y documentos inscribibles, requisitos, forma y efectos de la inscripción y modo de llevar el Registro.

Artículo treinta y tres.—En los Registros mercantiles donde exista sección destinada a la inscripción de las aeronaves y de los actos jurídicos referentes a las mismas, la inscripción será voluntaria, salvo en los casos en que las Leyes dispongan expresamente lo contrario. Cuando tenga lugar la inscripción, se estará a lo establecido en las Leyes y disposiciones vigentes sobre la materia.

CAPITULO VI

De los prototipos y certificados de aeronavegabilidad

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

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

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

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

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

Artículo treinta y seis.—Ninguna aeronave será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad. Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el documento que sirva para identificar técnicamente la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas en vuelo.

Compete exclusivamente al Ministerio del Aire extender el certificado de aeronavegabilidad y determinar e inspeccionar para su aprobación las expresadas pruebas, tanto respecto de la aeronave en su conjunto, como de cada uno de sus elementos. El propio Ministerio expedirá, también, el certificado de aeronavegabilidad de todas las aeronaves militares.

Artículo treinta y siete.—Podrán ser convalidados en España los certificados extranjeros de aeronavegabilidad que cumplan las condiciones mínimas aceptadas internacionalmente.

Artículo treinta y ocho.—Se establecerán en los Reglamentos los requisitos y pruebas para la obtención del certificado o su renovación, así como el plazo de vigencia.

CAPITULO VII

De los aeropuertos y aeródromos

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo cuarenta y tres.—Las Corporaciones locales podrán construir o participar en la construcción de los aeropuertos públicos, sometiéndose a las condiciones que previamente fije el Ministerio del Aire. En su caso, podrán conservar la propiedad de los mismos, y participar en los resultados de su explotación en la forma que reglamentariamente se establezca.

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

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

Artículo cuarenta y seis.—Serán susceptibles de expropiación, de acuerdo con la legislación vigente, los bienes y derechos necesarios para el establecimiento e instalación de servicios de aeropuertos y aeródromos, así como de ayudas a la navegación aérea.

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

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

CAPITULO VIII

Requisas e incautaciones

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

El acuerdo será ejecutado por el Ministerio del Aire.

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

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

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

CAPITULO IX

Servidumbres aeronáuticas

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

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinará mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros,

conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres.

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

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

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

Artículo cincuenta y cuatro.—Los daños y perjuicios que se causen en los bienes afectados por las servidumbres, a que se refieren los artículos cincuenta y uno y cincuenta y tres, serán indemnizables si a ello hubiere lugar, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

CAPITULO X

Del personal aeronáutico

Artículo cincuenta y cinco.—El personal afecto a la navegación aérea puede ser de vuelo y de tierra.

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

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

Artículo cincuenta y siete.—El personal de tierra comprende a los directivos, técnicos y auxiliares de aeropuerto, aeródromo e instalaciones que apoyen directamente a la navegación aérea.

Artículo cincuenta y ocho.—Para el ejercicio de cualquier función técnica, propia de la navegación aérea, tanto civil como militar, será necesario el título que faculte específicamente para dicha función y el cumplimiento de las condiciones que por el Ministerio del Aire reglamentariamente se determinen.

Artículo cincuenta y nueve.—El Comandante de la aeronave es la persona designada por el empresario para ejercer el mando.

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

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

Artículo sesenta.—El Comandante tendrá la condición de autoridad en el ejercicio de su mando y será responsable de la aeronave y su tripulación, de los viajeros y equipajes, de la carga y del correo desde que se haga cargo de aquella para emprender el vuelo, aunque no asuma su pilotaje material.

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

Artículo sesenta y uno.—Las funciones de ingeniería propias de la navegación aérea y las de meteorología en Organismos y Servicios del Estado o en cualquier Empresa concesionaria de tráfico aéreo serán desempeñadas, respectivamente, por quienes posean el título de Ingeniero Aeronáutico o de Meteorólogo.

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

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

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

Artículo sesenta y tres.—Los contratos de trabajo del personal se registrarán por las reglamentaciones especiales, convenios

colectivos sindicales o, en su defecto, por las normas comunes de Derecho Laboral Español.

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

Artículo sesenta y cuatro.—Los menores de dieciocho años no podrán ser contratados como personal volante.

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

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

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

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

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

Disposiciones especiales regularán la forma de proceder en estos casos.

CAPITULO XI

Del tráfico aéreo

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

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

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

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

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

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

Artículo setenta y uno.—Los servicios de cabotaje serán reservados a Empresas nacionales.

Artículo setenta y dos.—Los servicios de líneas regulares solo podrán volar sobre las rutas establecidas en la concesión. Para efectuar servicios extraordinarios se requerirá autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

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

Artículo setenta y cinco.—Si el capital de una empresa concesionaria estuviese representado por acciones, los títulos serán nominativos.

Artículo setenta y seis.—El Ministerio del Aire intervendrá

en las Empresas concesionarias en la forma y condiciones que determine la propia concesión, con el fin de ejercer la inspección a que se refiere el artículo sesenta y nueve.

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

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

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

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

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

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

Segunda.—Acreditar que se dispone del material que en cada caso se fije para la prestación del servicio.

Tercera.—Depositar una fianza cuya cuantía se determinará en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.

Cuarta.—Que el personal directivo y de vuelo de la Empresa sea español y reúna las condiciones exigidas en esta Ley.

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

Entre poblaciones enlazadas por líneas regulares de navegación aérea, sólo se autorizará el servicio no regular a la Empresa o Empresas concesionarias de dichas líneas. Podrá, no obstante, autorizarse este servicio a Empresa distinta, cuando la demanda de pasaje y carga lo aconseje, a juicio de la autoridad aeronáutica, y no sea atendida suficientemente por la Empresa de servicio regular. Fuera de este caso excepcional, las Empresas de tráfico no regular únicamente podrán servir las rutas de la línea regular entre puntos en que ésta no tenga escala.

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

Artículo ochenta y tres.—Las aeronaves extranjeras no podrán efectuar transporte de cabotaje.

Artículo ochenta y cuatro.—El Ministerio del Aire podrá conceder permiso para vuelos especiales o de ensayo de carácter comercial, por plazo máximo de tres meses.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO XII

Del contrato de transporte

SECCIÓN PRIMERA

Del transporte de viajeros

Artículo noventa y dos.—En el contrato del transporte de viajeros el transportista extenderá inexcusablemente el billete de pasaje que contendrá los siguientes requisitos:

Primero.—Lugar y fecha de emisión.

Segundo.—Nombre y dirección del transportista.

Tercero.—Punto de salida y destino.

Cuarto.—Nombre del pasajero.

Quinto.—Clase y precio del transporte.

Sexto.—Fecha y hora del viaje.

Séptimo.—Indicación sumaria de la vía a seguir, así como de las escalas previstas.

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

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

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

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

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

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

Artículo noventa y siete.—El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen que fijen los Reglamentos. El exceso será objeto de estipulación especial.

No se considerarán equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo.

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

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

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

Artículo ciento.—El recibo del equipaje sin protesta del tenedor del talón o billete implica la renuncia a toda reclamación. Los Reglamentos determinarán los plazos y forma en que

los transportistas podrán enajenar en pública subasta el equipaje abandonado por los pasajeros.

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

SECCIÓN SEGUNDA

Del transporte de mercancías

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

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

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

Artículo ciento cuatro.—Las tarifas del transporte de mercancías serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.

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

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

Artículo ciento siete.—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.

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

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

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

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

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

Artículo ciento diez.—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.

Artículo ciento once.—La recepción de las cosas transportadas, sin protesta por el destinatario, constituye presunción de que las mercancías han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En caso de protesta por el destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo sustituya, debiendo proceder a formalizar en plazo de ocho días la correspondiente reclamación ante el

propio transportista. Si ésta no se verifica en el término dicho la responsabilidad de aquél se entenderá extinguida.

Artículo ciento doce.—El expedidor tiene derecho de disposición sobre las cosas objeto del 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.

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

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

CAPITULO XIII

De la responsabilidad en caso de accidente

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

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

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

Artículo ciento dieciséis.—El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

Primero.—Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.

Segundo.—Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano.

Artículo ciento diecisiete.—Las indemnizaciones en favor del viajero serán las siguientes:

Primera.—Por muerte o incapacidad total permanente: doscientas mil pesetas (200.000 pesetas).

Segunda.—Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de cien mil pesetas (100.000 pesetas).

Tercera.—Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de cincuenta mil pesetas (50.000 pesetas).

Artículo ciento dieciocho.—Las indemnizaciones, respecto a la carga o equipaje facturado, o de mano, serán las siguientes:

Primera.—Por pérdida o avería en la carga, hasta el límite de quinientas pesetas (500 pesetas) por kilogramo de peso bruto.

Segunda.—Por pérdida o avería de equipajes, facturados o de mano, hasta el límite de diez mil pesetas (10.000 pesetas) por unidad.

Tercera.—Por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado, hasta el límite de una cantidad equivalente al precio del transporte.

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

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

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

Primero.—Para aeronaves hasta de 1.000 kilos de peso bruto, seiscientas mil pesetas (600.000 pesetas).

Segundo.—600.000 pesetas, más 480 pesetas por kilo que exceda de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos.

Tercero.—3.000.000 de pesetas, más 314 pesetas por kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesen más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos.

Cuarto.—7.400.000 pesetas, más 186 pesetas por kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilos.

Quinto.—13.000.000 de pesetas, más 120 pesetas por kilogramo que exceda de los cincuenta mil, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO XIV

De los seguros aéreos

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

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

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

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

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

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

CAPITULO XV

De los gravámenes y de los créditos privilegiados

Artículo ciento treinta.—En su condición de bienes muebles de naturaleza especial, las aeronaves serán susceptibles de hipoteca. También podrán ser objeto de arrendamiento, usufructo y demás derechos que las Leyes autoricen.

Para la validez de dichos actos será necesario que se haga asiento de ellos en el Registro de matrícula de aeronaves y que, además, se inscriban en el Registro mercantil cuando lo exija la Ley reguladora del acto de que se trate.

Artículo ciento treinta y uno.—Sólo podrán ser objeto de hipoteca las aeronaves matriculadas en España.

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

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

Primero.—Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente.

Segundo.—Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.

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

Cuarto.—Las indemnizaciones que esta Ley establece en concepto de reparación de daños causados a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ciento diecinueve de esta Ley, párrafo último.

Quinto.—Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave, accidentada o en peligro.

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

CAPITULO XVI

De los accidentes, de la asistencia y salvamento y de los hallazgos

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

Artículo ciento treinta y cinco.—Las indemnizaciones debidas por trabajos para el salvamento de personas no podrán exceder, por cada una, de la cuarta parte de las cantidades fijadas en esta Ley para caso de muertes.

Artículo ciento treinta y seis.—En el caso de asistencia o salvamento de aeronaves o mercancías, la indemnización no podrá exceder del valor de las mismas o del capital de su seguro.

Artículo ciento treinta y siete.—El hallazgo de una aeronave abandonada o de sus restos se notificará al propietario, si fuere conocido, y serán devueltos a ésta, previo abono de los gastos legítimos, más un premio de la tercera parte de su valor al descubridor.

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

Artículo ciento treinta y ocho.—Para facilitar al propietario el ejercicio de sus derechos, se le notificará el hallazgo, si fuere conocido, y, en todo caso, se publicarán edictos en el «Boletín

Oficial del Estado» en tres fechas distintas, durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar. Transcurrido el plazo de un año desde la fecha del hallazgo, sin que concorra reclamación del propietario, se estimará la presunción legal de abandono.

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

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

Artículo ciento cuarenta y uno.—Las acciones derivadas de la asistencia y salvamento prescribirán a los dos años de terminadas las operaciones.

CAPITULO XVII

De la policía de la circulación aérea

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

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

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

Artículo ciento cuarenta y cinco.—Para que una aeronave pueda volar dentro del espacio aéreo español, deberá ser debidamente autorizada, previa presentación de su plan de vuelo, ostentar las marcas de nacionalidad, matrícula o número y llevar la documentación exigida por esta Ley, sus Reglamentos o los Convenios o Tratados Internacionales.

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

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

Artículo ciento cuarenta y ocho.—Las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados.

Artículo ciento cuarenta y nueve.—El Ministro del Aire, por sí o mediante concesiones, asumirá la organización y funcionamiento de los servicios de telecomunicaciones específicamente aeronáuticas, meteorológicas y de ayuda a la navegación aérea.

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

CAPITULO XVIII

Del transporte privado, de la navegación de turismo y de las Escuelas de Aviación

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

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

Segunda.—Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo ciento cincuenta y uno.—La utilización de las aeronaves a los fines del artículo anterior, excepto el de turismo y deportivo, requerirá autorización previa del Ministerio del Aire, a cuya inspección estarán sometidas, en los términos que figuren en la propia autorización o en disposiciones especiales.

CAPITULO XIX

De las sanciones

Artículo ciento cincuenta y dos.—Las sanciones que podrán imponerse en vía gubernativa por las infracciones de esta Ley y de sus Reglamentos en la navegación aérea civil serán las siguientes:

- Primero.—Apercibimiento.
- Segundo.—Suspensión de título profesional o aeronáutico hasta seis meses.
- Tercero.—Multa hasta 10.000 pesetas.
- Cuarto.—Suspensión de título profesional o aeronáutico y de profesión u oficio no titulados de seis meses a un año.
- Quinto.—Multa de 10.000 a 100.000 pesetas.
- Sexto.—Suspensión hasta seis meses de los derechos de tráfico otorgados a Empresas de transporte.
- Séptimo.—Privación de título profesional o aeronáutico.
- Octavo.—Revocación de los derechos de tráfico otorgados a Empresas de transporte.

Las sanciones de apercibimiento y multa hasta quinientas pesetas podrán imponerlas el Jefe del aeropuerto y el Comandante de la aeronave y contra su resolución se dará recurso de alzada ante la Dirección General de Aviación Civil.

Las sanciones que señalan los números uno, dos y tres podrán imponerlas el Jefe de Demarcación Aérea y el Director general de Aviación Civil, y contra sus decisiones se dará recurso de alzada ante el Ministro del Aire.

Las sanciones comprendidas en los números cuatro a siete, ambos inclusive, sólo podrán ser impuestas por el Ministro del Aire.

La imposición de la comprendida en el número octavo, corresponderá a la misma Autoridad u Organismo que hubiere otorgado el derecho, previo expediente con iguales requisitos del párrafo anterior.

Contra las resoluciones del Ministro del Aire imponiendo las sanciones quinta a octava, ambas inclusive, que sean de su competencia, se dará el recurso de alzada ante el Consejo de Ministros. Cuando la referida sanción hubiere sido impuesta por el Consejo de Ministros, por ser de su competencia, se dará el recurso de súplica contra el acuerdo del propio Consejo.

El procedimiento sancionador será el establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo, con la salvedad de que las sanciones enumeradas en los apartados primero y tercero podrán imponerse, desde luego, sin necesidad de formación de expediente.

Artículo ciento cincuenta y tres.—Podrán imponerse cualquiera de las sanciones primera, tercera, quinta, sexta y octava del artículo anterior a las Empresas nacionales o extranjeras de transporte aéreo en los casos siguientes:

- Primero.—Incumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión o permiso.
- Segundo.—Infracción de lo dispuesto sobre tarifas, itinerarios, utilización de aeropuertos, frecuencias de vuelo y horarios aprobados, salvo caso de fuerza mayor.
- Tercero.—Irregularidades en el cuidado de las aeronaves, equipos o instalaciones que menoscaban la seguridad y eficiencia del servicio.
- Cuarto.—Negar, sin fundamento, el libre acceso del público a la utilización de sus servicios.
- Quinto.—Emitir billetes con infracción de las disposiciones dictadas sobre moneda extranjera o de otras de obligatoria observancia.

Sexto.—Utilizar aeronaves sin las marcas de nacionalidad o matrícula, o sin las instalaciones, documentación o licencias reglamentarias o alterar unas y otras sin la debida autorización.

Séptimo.—No dar conocimiento inmediato de los accidentes ocurridos a sus aeronaves a la Autoridad aeronáutica.

Octavo.—No poner la diligencia debida en las operaciones de búsqueda y salvamento.

Artículo ciento cincuenta y cuatro.—Incurrirán en multa de diez mil a cien mil pesetas, o revocación de los derechos de tráfico, las Empresas extranjeras de servicio público de transporte internacional que embarquen o desembarquen carga o correo en vuelos no comerciales, efectúen servicio de cabotaje en territorio español o verifiquen su entrada o salida de dicho territorio sin utilizar un aeropuerto aduanero.

Artículo ciento cincuenta y cinco.—Incurrirán en multa hasta cien mil pesetas, suspensión o revocación de los derechos de tráfico, los propietarios de aeronaves de transporte privado de Empresas, o destinadas a trabajos técnicos o científicos, que los efectúen sin el permiso correspondiente o con infracción de las condiciones señaladas.

Artículo ciento cincuenta y seis.—Incurrirá en multa hasta diez mil pesetas, suspensión o pérdida del título aeronáutico, el

Comandante de aeronave que incurra en alguno de los casos siguientes:

Primero.—Tripular la aeronave sin llevar las licencias de personal en forma reglamentaria.

Segundo.—Permitir a sus subordinados que presten servicio hallándose en estado de embriaguez alcohólica o estupefaciente.

Tercero.—Permitir la intervención en operaciones de vuelo a persona ajena a la tripulación.

Cuarto.—Abandonar la aeronave, su carga o pasaje, antes de la terminación del viaje.

Quinto.—Prescindir de los servicios o instalaciones de ayuda a la navegación que sean de utilización obligatoria o necesaria.

Sexto.—Incumplir las órdenes que reciba emanadas de los Organismos de policía de la circulación aérea.

Séptimo.—Volar sobre zonas prohibidas, realizar vuelos acrobáticos, rasantes u otros que contravengan lo dispuesto en los Reglamentos.

Octavo.—Realizar vuelos de prueba o demostración sin el debido permiso.

Noveno.—Transportar cadáveres o enfermos mentales o contagiosos sin la debida autorización.

Diez.—Permitir el uso de aparatos de fotografía aérea a bordo de la aeronave en vuelo sin la debida autorización.

Once.—Arrojar o permitir que se lancen objetos o lastre desde la aeronave en vuelo sin causa justificada.

Doce.—No poner la debida diligencia en las operaciones de búsqueda y salvamento.

Trece.—Emprender el vuelo sin la presentación y autorización del plan correspondiente o variarlo después sin justificación.

Catorce.—Iniciar el vuelo con exceso de carga o con mala distribución de la misma, sin riesgo para la seguridad de la aeronave.

Quince.—Realizar el vuelo sin cumplir las disposiciones reglamentarias sobre aduana, policía y sanidad.

Dieciséis.—No aterrizar cuando se le ordene o verificar sus entradas o salidas de territorio nacional por aeropuerto no aduanero.

Diecisiete.—No presentar, después de aterrizar, la documentación reglamentaria a las autoridades del aeropuerto.

Artículo ciento cincuenta y siete.—Incurrirá en multa hasta diez mil pesetas, suspensión o privación de título aeronáutico, según los casos, el personal técnico aeronáutico de los servicios de tierra por todo acto u omisión relacionado con sus funciones que, sin constituir delito, ponga en peligro la seguridad de las aeronaves, de las instalaciones de los aeródromos o de las ayudas a la navegación, conforme a las disposiciones de los Reglamentos.

Artículo ciento cincuenta y ocho.—Cualquier otra infracción de las disposiciones de esta Ley o de sus Reglamentos será sancionada según el prudente arbitrio de las autoridades aeronáuticas.

Artículo ciento cincuenta y nueve.—Lo dispuesto en este capítulo se entiende sin perjuicio de las posibles responsabilidades penales, de las que puedan exigirse también disciplinariamente a los funcionarios por sus Jefes con arreglo al procedimiento administrativo en vigor, así como de las de carácter laboral, que se ajustarán a sus normas peculiares.

DISPOSICIONES FINALES

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

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

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

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

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

Se autoriza al Ministro del Aire para proponer al Gobierno o dictar, en su caso, las disposiciones relativas a la ejecución de la presente Ley, a cuyo fin la Comisión de Codificación Aeronáutica le presentará los proyectos de Reglamentos o disposiciones de carácter general que desarrollen aquella.

Quinta.—En relación con el párrafo tercero del artículo quinto de esta Ley se declaran expresamente de aplicación a la navegación aérea militar los artículos octavo, once, diecisiete, treinta y cuatro a treinta y ocho, cuarenta y cinco, cuarenta y seis, cincuenta y uno a cincuenta y ocho, sesenta y uno, ciento treinta y cuatro y todo otro que en particular así lo disponga.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

Segunda.—En tanto se fijen por el Ministerio del Aire las Demarcaciones a que se refiere el artículo noveno, las mismas coincidirán con las actuales regiones y zonas aéreas.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintiuno de julio de mil novecientos sesenta.

FRANCISCO FRANCO

LEY 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal.

Si en términos generales toda ordenación jurídica no puede concebirse ni instaurarse a espaldas de las exigencias de la realidad social a que va destinada, tanto más ha de ser así cuando versa sobre una institución que, como la propiedad horizontal, ha adquirido, sobre todo en los últimos años, tan pujante vitalidad, pese a no encontrar más apoyo normativo que el abiertamente insuficiente representado por el artículo trescientos noventa y seis del Código Civil. La presente Ley pretende, pues, seguir la realidad social de los hechos. Pero no en el simple sentido de convertir en norma cualquier dato obtenido de la práctica, sino con un alcance más amplio y profundo. De un lado, a causa de la dimensión de futuro inherente a la ordenación jurídica, que impide entenderla como mera sanción de lo que hoy acontece y obliga a la previsión de lo que puede acontecer. Y de otro lado, porque si bien el punto de partida y el destino inmediato de las normas es regir las relaciones humanas, para lo cual importa mucho su adecuación a las concretas e históricas exigencias y contingencias de la vida, no hay que olvidar tampoco que su finalidad última, singularmente cuando se concibe el Derecho positivo en función del Derecho natural, es lograr un orden de convivencia presidido por la idea de la justicia, la cual, como virtud moral, se sobrepone tanto a la realidad de los hechos como a las determinaciones del legislador, que siempre han de hallarse limitadas y orientadas por ella.

Hay un hecho social básico que en los tiempos modernos ha influido sobre manera en la ordenación de la propiedad urbana. Se manifiesta a través de un factor constante, cual es la insuprimible necesidad de las edificaciones, tanto para la vida de la persona y la familia como para el desarrollo de fundamentales actividades, constituidas por el comercio, la industria y, en general, el ejercicio de las profesiones. Junto a ese factor, que es constante en el sentido de ser connatural a todo sistema de vida y de convivencia dentro de una elemental civilización, se ofrece hoy, provocado por muy diversas determinaciones, otro factor que se exterioriza en términos muy acusados, y es el representado por las dificultades que entraña la adquisición, la disponibilidad y el disfrute de los locales habitables. La acción del Estado ha considerado y atendido a esta situación real en tres esferas, aunque diversas, muy directamente relacionadas: en la esfera de la construcción impulsándola a virtud de medidas indirectas e incluso, en ocasiones, afrontando de modo directo la empresa; en la esfera del arrendamiento, a través de una legislación frecuentemente renovada, que restringe el poder autónomo de la voluntad con el fin de asegurar una permanencia en el disfrute de las viviendas y los locales de negocio en condiciones económicas sometidas a un sistema de intervención y revisión, y en la esfera de la propiedad, a virtud principalmente de la llamada propiedad horizontal, que proyecta esta titularidad sobre determinados espacios de la edificación. La esencial razón de ser del régimen de la propiedad horizontal descansa en la finalidad de lograr el acceso a la propiedad urbana mediante una inversión de capital que, al poder quedar circunscrita al espacio y elementos indispensables para atender a las propias nece-

sidades, es menos cuantiosa y, por lo mismo, más asequible a todos y la única posible para grandes sectores de personas. Siendo ello así, el régimen de la propiedad horizontal no sólo precisa ser reconocido, sino que además requiere que se le aliente y encauce, dotándole de una ordenación completa y eficaz. Y más aún si se observa que, por otra parte, mientras las disposiciones legislativas vigentes en materia de arrendamientos urbanos no pasan de ser remedios ocasionales, que resuelven el conflicto de intereses de un modo imperfecto, puesto que el fortalecimiento de la institución arrendaticia se consigue imponiendo a la propiedad una carga que difícilmente puede sobrellevar; en cambio, conjugando las medidas dirigidas al incremento de la construcción con un bien organizado régimen de la propiedad horizontal, se afronta el problema de la vivienda y los conexos a él en un plano más adecuado, que permite soluciones estables; y ello a la larga redundará en ventaja del propio régimen arrendaticio, que podrá, sin la presión de unas exigencias acuciantes, liberalizarse y cumplir normalmente su función económico-social.

La Ley representa, más que una reforma, de la legalidad vigente, la ordenación «ex novo», de manera completa, de la propiedad por pisos. Se lleva a cabo mediante una Ley de carácter general, en el sentido de ser de aplicación a todo el territorio nacional. El artículo trescientos noventa y seis del Código Civil, como ocurre en supuestos análogos, recoge las notas esenciales de este régimen de propiedad y, por lo demás, queda reducido a norma de remisión. El carácter general de la Ley viene aconsejado, sobre todo, por la razón de política legislativa derivada de que la necesidad a que sirve se manifiesta por igual en todo el territorio; pero también se ha tenido en cuenta una razón de técnica legislativa, como es la de que las disposiciones en que se traduce, sin descender a lo reglamentario, son a veces de una circunstanciada concreción que excede de la tónica propia de un Código Civil.

La propiedad horizontal hizo su irrupción en los ordenamientos jurídicos como una modalidad de la comunidad de bienes. El progresivo desenvolvimiento de la institución ha tendido principalmente a subrayar los perfiles que la independizan de la comunidad. La modificación que introdujo la Ley de veintiséis de octubre de mil novecientos treinta y nueve en el texto del artículo trescientos noventa y seis del Código Civil ya significó un avance en ese sentido, toda vez que reconoció la propiedad privativa o singular del piso o local, quedando la comunidad, como accesoria, circunscrita a lo que se ha venido llamando elementos comunes. La Ley—que recoge el material preparado con ponderación y cuidado por la Comisión de Códigos—, dando un paso más, pretende llevar al máximo posible la individualización de la propiedad desde el punto de vista del objeto. A tal fin, a este objeto de la relación, constituido por el piso o local, se incorpora el propio inmueble, sus pertenencias y servicios. Mientras sobre el piso «stricto sensu», o espacio delimitado y de aprovechamiento independiente, el uso y disfrute son privativos, sobre el «inmueble», edificación, pertenencias y servicios—abstracción hecha de los particulares espacios—tales uso y disfrute han de ser, naturalmente, compartidos; pero unos y otros derechos, aunque distintos en su alcance, se reputan inseparablemente unidos, unidad que también se mantiene respecto de la facultad de disposición. Con base en la misma idea se regula el coeficiente o cuota, que no es ya la participación en lo anteriormente denominado elementos comunes, sino que expresa, activa y también pasivamente, como módulo para cargas, el valor proporcional del piso y a cuanto él se considera unido en el conjunto del inmueble, el cual, al mismo tiempo que se divide física y jurídicamente en pisos o locales se divide así económicamente en fracciones o cuotas.

En este propósito individualizador no hay que ver una preocupación dogmática y mucho menos la consagración de una ideología de signo individualista. Se trata de que no olvidando la ya aludida función social que cumple esta institución, cabe entender que el designio de simplificar y facilitar el régimen de la propiedad horizontal se realiza así de modo más satisfactorio. Con el alejamiento del sistema de la comunidad de bienes resulta ya no sólo congruente, sino tranquilizadora la expresa eliminación de los derechos de tanteo y retracto, reconocidos, con ciertas peculiaridades, en la hasta ahora vigente redacción del mencionado artículo trescientos noventa y seis. Ahora bien: tampoco en este caso ha sido esa sola consideración técnica la que ha guiado la Ley. Decisivo influjo han ejercido tanto la notoria experiencia de que actualmente se ha hecho casi cláusula de estilo la exclusión de tales derechos como el pensamiento de que no se persigue aquí una concentración de la propiedad de los pisos o locales, sino, por el contrario, su más amplia difusión.

Motivo de especial estudio ha sido lo concerniente a la consagración del régimen de la propiedad horizontal y a la deter-