Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea

La Ley de 27 de diciembre de 1947 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 contradice 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:

CAPÍTULO I
Disposiciones generales

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

Artículo 1.

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

Artículo 2.

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

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 3.

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

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

Artículo 4 .

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

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

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

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

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

(Modificado por art. único de Ley 5/2010, de 17 marzo)

Artículo 5.

Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados y 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 (disposición final 5ª).

Artículo 6.

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

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

Artículo 7.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

CAPÍTULO II
De la organización administrativa

Artículo 8.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 9.

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

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

Artículo 10.

En cada demarcación existirá el número de aeropuertos que se 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.

CAPÍTULO III
De las aeronaves. De su definición, clasificación y nacionalidad

Artículo 11.

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 (disp. final 5ª).

Artículo 12.

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

Artículo 13.

Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y privadas.

Artículo 14.

Se considerarán aeronaves de Estado:

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

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

Artículo 15.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

Artículo 16.

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

(Redactado en virtud de la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

Artículo 17.

Las aeronaves extranjeras tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas (disp. final 5ª).

Artículo 18.

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

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

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

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

(Redactado en virtud de la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

Artículo 19.

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

(Redactado en virtud de la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

CAPÍTULO IV
De los documentos de a bordo

Artículo 20.

Las aeronaves llevarán a bordo los siguientes documentos:

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

2º Certificado de aeronavegabilidad.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

5º Cualquier otro documento que reglamentariamente pueda exigirse.

(Apartado 4º añadido por la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

(Antiguo apartado 4º renumerado a 5º en virtud de la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

Artículo 21.

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

Artículo 22.

El cuaderno de la aeronave, la cartilla de motores y la de hélices, en su caso, se mantendrán al día en lugar seguro y a disposición de las Autoridades que puedan requerirlos. En caso de que la información contenida en estos documentos quede registrada en otra documentación obligatoria, no será necesario que se disponga de ellos.

(Redactado en virtud de la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

Artículo 23.

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

Artículo 24.

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

Artículo 25.

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

Artículo 26.

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

Artículo 27.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

CAPÍTULO V
Del registro de matrícula de aeronaves

Artículo 28.

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

Artículo 29.

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

Artículo 30.

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 31.

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

Artículo 32.

(Párrafo. 1º derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

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

Artículo 33.

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

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

(Modificado por art. único de Ley 113/1969, de 30 diciembre)

CAPÍTULO VI
De los prototipos y certificados de aeronavegabilidad

Artículo 34.

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

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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 regirán por la legislación de propiedad industrial.

Artículo 35.

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

Artículo 36.

Ninguna aeronave, salvo las exceptuadas en el artículo 151 de esta Ley, será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad. Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el documento que sirva para identificar técnicamente la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas de vuelo.

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

(Modificado por art. 63.1 de Ley 55/1999, de 29 diciembre)

Artículo 37.

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

Artículo 38.

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

CAPÍTULO VII
De los aeropuertos y aeródromos

Artículo 39.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

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

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

Artículo 40.

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

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

Artículo 41.

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

Artículo 42.

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

Artículo 43.

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

(Modificado por art. 100 de Ley 53/2002, de 30 diciembre)

Artículo 44.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

someterán a las servidumbres que se establezcan, y a efectos de movilización dependerán de la Jefatura Militar Aérea en cuya demarcación se encuentren.

Artículo 45.

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

Artículo 46.

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

Artículo 47.

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

La dirección técnica y administrativa de los aeropuertos y aeródromos públicos incumbe a la Dirección General de Aviación Civil, que establecerá, al efecto, las correspondientes Jefaturas de los 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.

CAPÍTULO VIII
Requisas, incautaciones y movilización

(Modificado por art. 1 de Ley 53/1968, de 27 julio)

Artículo 48.

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

El acuerdo será ejecutado por el Ministerio del Aire.

Artículo 49.

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

Artículo 50.

1. Corresponde al Ministerio del Aire la ejecución de la movilización total o parcial acordada por el Gobierno conforme a la legislación vigente, de Empresas españolas de transporte aéreo, así

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

como la consiguiente militarización del personal y consideración del mismo a las categorías militares pertinentes.

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

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

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

(Modificado por art. 2 de Ley 53/1968, de 27 julio)

CAPÍTULO IX
Servidumbres aeronáuticas

Artículo 51.

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

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

En 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 52.

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

Artículo 53.

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

Artículo 54.

Los daños y perjuicios que se causen en los bienes afectados por las servidumbres a que se refieren los artículos 51 y 53 serán indemnizables si a ello hubiere lugar, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

CAPÍTULO X
Del personal aeronáutico

Artículo 55.

El personal afecto a la navegación aérea puede ser de vuelo y de tierra.

Artículo 56.

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

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

Artículo 57.

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

Artículo 58.

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

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

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

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

(Modificado por disp. adic. 2 de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 59.

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

Habrá 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.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

(Párrafo 1º modificado por art. 3.1 de Real Decreto-ley 6/1999, de 16 abril)

Artículo 60.

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

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.

(Párrafo 1º modificado por art. 3.2 de Real Decreto-ley 6/1999, de 16 abril)

Artículo 61.

Las funciones de ingeniería propias de la navegación aérea y las de meteorología en Organismos y Servicios del Estado, o en cualquier Empresa concesionaria de tráfico aéreo serán 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 62.

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 63.

Los contratos de trabajo del personal se regirán por las reglamentaciones especiales, convenios colectivos sindicales o, en su defecto, por las normas comunes de Derecho laboral español.

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

Artículo 64.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

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

Artículo 65.

Las licencias del personal técnico aeronáutico expedidas en el extranjero serán revalidadas o reconocidas en España, con arreglo a lo dispuesto en tratados y convenios internacionales. En su defecto, dicho reconocimiento podrá otorgarse siempre que estén expedidas por 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 66.

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 esos casos.

CAPÍTULO XI
Del tráfico aéreo

Artículo 67.

Se considerará 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 68.

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

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 69.

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

Artículo 70.

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

Artículo 71.

Los servicios de cabotaje serán reservados a empresas nacionales.

Artículo 72.

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

Artículo 73.

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

Artículo 74.

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

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

Artículo 75.

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

Artículo 76.

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

Artículo 77.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 78.

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

Artículo 79.

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

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

Artículo 80.

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

1ª Que el solicitante sea español, y si se trata de empresa colectiva, que su capital sea íntegramente nacional o que la participación de capital extranjero no exceda del 25 por 100 de aquél. Las sociedades anónimas emitirán nominativamente todos sus títulos.

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

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

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

Artículo 81.

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

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

Artículo 82.

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

Artículo 83.

Las aeronaves extranjeras no podrán efectuar transporte de cabotaje.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 84.

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

Artículo 85.

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

Artículo 86.

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

Artículo 87.

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

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

Artículo 88.

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

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

Artículo 89.

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

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

Artículo 90.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 91.

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

CAPÍTULO XII
Del contrato de transporte

SECCIÓN 1ª. Del transporte de viajeros

Artículo 92.

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

1ª Lugar y fecha de emisión.

2ª Nombre y dirección del transportista.

3ª Punto de salida y destino.

4ª Nombre del pasajero.

5ª Clase y precio del transporte.

6ª Fecha y hora del viaje.

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

Artículo 93.

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

Artículo 94.

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

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

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

Artículo 95.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 96.

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

Artículo 97.

El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos.
El exceso será objeto de estipulación especial.
No se considerará equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave.

(Redactado en virtud de la Ley 1/2011, de 4 de marzo)

Artículo 98.

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

Artículo 99.

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

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

Artículo 100.

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

Artículo 101.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

SECCIÓN 2ª. Del transporte de mercancías

Artículo 102.

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

Artículo 103.

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

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

Artículo 104.

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

Artículo 105.

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

Artículo 106.

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

Artículo 107.

El transportista está obligado a entregar la cosa transportada inmediatamente después de la llegada de 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 108.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

Artículo 109.

Cuando no pueda efectuarse la entrega de los objetos transportados porque no se encuentre al destinatario o porque 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, resarciéndose 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 110.

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 111.

La recepción de las cosas transportadas, sin protesta por el destinatario, constituye presunción de que las mercancías han sido entregadas en buen estado, de acuerdo con el contrato de transporte. En caso de protesta por el destinatario se hará constar así en el talón de transporte o documento que lo constituya, 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 112.

El expedidor tiene derecho de disposición sobre las cosas objeto de transporte, pudiendo, después de haber suscrito el contrato, de acuerdo con el transportista, retirarlas del aeropuerto de salida o destino, detenerlas en el curso del viaje a un aeropuerto, cambiar el lugar de destino o 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 113.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 114.

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

CAPÍTULO XIII
De la responsabilidad en caso de accidente

Artículo 115.

A los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque o 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 109 de esta Ley.

Artículo 116.

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

1º Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.

2º Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano.

Artículo 117.

Las indemnizaciones en favor del viajero serán los siguientes:

1ª Por muerte o incapacidad total permanente: 100.000 derechos especiales de giro.

2ª Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de 58.000 derechos especiales de giro.

3ª Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de 29.000 derechos especiales de giro.

(Modificado por art. 1 de Real Decreto 37/2001, de 19 enero)

Artículo 118.

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

1ª Por pérdida o avería de la carga, hasta el límite de 17 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

2ª Por pérdida o avería de equipajes, facturados o de mano, hasta el límite de 500 derechos especiales de giro por unidad.

3ª 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 responsabilidad corresponde a ese valor.

(Modificado por art. 3 de Real Decreto 37/2001, de 19 enero)

Artículo 119.

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

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

1ª Para aeronaves de hasta 500 kilogramos de peso bruto, 220.000 derechos especiales de giro.

2ª Para aeronaves de peso bruto mayor de 500 kilogramos y hasta 1.000 kilogramos, 660.000 derechos especiales de giro.

3ª 660.000 derechos especiales de giro, más 520 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.

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

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

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

Se entiende como peso de la aeronave, a los efectos de 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 1 de este Real Decreto, incrementadas en un 20 por 100. 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 cubrirlas todas.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

(Modificado por art. 4 de Real Decreto 37/2001, de 19 enero)

Artículo 120.

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

Artículo 121.

No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá 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 122.

Si la persona que utiliza la aeronave lo hiciese 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 demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito.

Artículo 123.

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

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

Artículo 124.

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

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

Artículo 125.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

CAPÍTULO XIV
De los seguros aéreos

Artículo 126.

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

Artículo 127.

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

Artículo 128.

No se 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 constituída mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado.

Artículo 129.

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

CAPÍTULO XV
De los gravámenes y de los créditos privilegiados

Artículo 130.

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

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

(Modificado por art. único de Ley 113/1969, de 30 diciembre)

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 131.

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

Artículo 132.

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

Artículo 133.

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

1ª Los créditos por impuestos, derecho y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente.

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

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

4ª 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 119 de esta Ley, párrafo último.

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

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

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

En caso de concurso, el derecho de separación de la aeronave previsto en la Ley Concursal se reconocerá a los titulares de los créditos privilegiados comprendidos en los números 1º a 5º del apartado primero. Si no se hubiere ejercitado ese derecho, la clasificación y graduación de créditos en el concurso se regirá por lo establecido en dicha Ley.

(Párrafo 2º añadido por disp. final 30 de Ley 22/2003, de 9 julio. La citada modificación entra en vigor el 1 de septiembre de 2004)

(Párrafo 3º añadido por disp. final 30 de Ley 22/2003, de 9 julio. La citada modificación entra en vigor el 1 de septiembre de 2004)

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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

Artículo 134.

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

Artículo 135.

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

Artículo 136.

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

Artículo 137.

El hallazgo de una aeronave abandonada o de sus restos se notificará al propietario, si fuese conocido, y serán devueltos a éste, 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 138.

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

Artículo 139.

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

Artículo 140.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 141.

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

CAPÍTULO XVII
De la policía de la circulación aérea

Artículo 142.

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

Artículo 143.

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

Artículo 144.

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

Artículo 145.

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

(Modificado por art. 63.2 de Ley 55/1999, de 29 diciembre)

Artículo 146.

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

Artículo 147.

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

Artículo 148.

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

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 149.

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.

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

Artículo 150.

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.

1ª No podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración.

2ª Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 151.

Las actividades aéreas que se realicen a los fines del artículo anterior, excepto las de turismo y las deportivas, requerirán la previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a los efectos de mantener la seguridad en las operaciones aeronáuticas, y estarán sometidas a su inspección en los términos establecidos por la legislación vigente.

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

(Párrafo 2º añadido por art. 63.3 de Ley 55/1999, de 29 diciembre)

(Párrafo 1º modificado por art. 20 de Ley 25/2009, de 22 diciembre)

CAPÍTULO XIX
De las sanciones

Artículo 152.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

Artículo 153.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 154.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 155.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 156.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 157.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 158.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

Artículo 159.

(Derogado por disp. derog. única.a) de Ley 21/2003, de 7 julio)

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA

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

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

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

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

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

(Añadida por art. 63.4 de Ley 55/1999, de 29 diciembre)

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.

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 excluídas del Seguro obligatorio de Viajeros, ampliado por Ley de 26 de septiembre de 1941, las Empresas de transporte aéreo que acrediten tener constituido el correspondiente Seguro de Viajeros conforme el artículo 127 de la presente Ley, deduciéndose, en este supuesto, del precio del billete, en el transporte aéreo nacional el importe de la prima del indicado Seguro Obligatorio.

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

Cuarta.

(Derogada por disp. derog..3 de Ley Orgánica 1/1986, de 8 enero)

Quinta.

En relación con el párrafo tercero del artículo 5 de esta Ley se declaran expresamente de aplicación a la navegación aérea militar los artículos 8, 11, 17, 34 a 38, 45, 46, 51 a 58, 61, 134 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 9, las mismas coincidirán con las actuales Regiones y Zonas Aéreas.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 204/1995, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas organizativas para los servicios administrativos de atención directa a los ciudadanos, la información ofrecida tiene exclusivamente carácter ilustrativo y no originará derechos ni expectativas de derechos.