

SEGURO DE AVIACIÓN COMERCIAL

CASCO Y RESPONSABILIDAD CIVIL

PRIMERA PARTE

LEGISLACIÓN Y CONDICIONANTES OPERACIONALES



SEGURO DE AVIACION COMERCIAL CASCO Y RESPONSABILIDAD CIVIL

Fuentes:

Aviation Insurance and Lloyd's of London
&
Journal of Air Law and Commerce

PRIMERA PARTE

LEGISLACION Y CONDICIONANTES OPERACIONALES

Free Translations

INTRODUCCION

A través de la presente guía se pretende consolidar la garantía de una aceptable selección de riesgos que permita un adecuado balance entre primas y reclamos.

Ello conlleva el procurar establecer políticas bien definidas para otorgar los mejores términos de aseguramiento del mercado, que va a depender en gran medida de la información que suministre el asegurado.

El alcance de la presente publicación se circunscribe a la Aviación General, referida a todos los vuelos que no están comprendidos en la aviación militar y la aviación comercial de transporte regular.

Los vuelos de aviación general van desde planeadores y ultralivianos hasta vuelos de cargueros de itinerario no regular. Como resultado, la mayoría de los vuelos del mundo caen en esta categoría y la mayoría de los aeropuertos del mundo atienden únicamente aviación general.

Es importante destacar que dentro del mercado asegurador de aviación, puede existir o llegar a existir un conjunto diverso de políticas, como por ejemplo el de brindar respaldo a aeronaves de Aviación General que no superen algunas pautas, como por ejemplo, 20.000 libras de peso, de capacidad o no más de 20 puestos, limitación del tipo de carga transportada o del límite económico declarado referido a ella.

Dada la multiplicidad de variables que es factible encontrar, hemos procurado que la presente entrega se acomode lo más posible a la Aviación Civil destinada al transporte de personas más el equipamiento de carácter personal del pasaje, sin que por ello algún tipo o clase de movilización de bienes sea posible, sin que restrinja el del fin último buscado en la aviación civil de personas.

Las aeronaves en su uso, diseño y capacidad pueden variar desde al vuelo personal hasta aquellos que no son fácilmente maniobrables ejecutables por otros medios (por ejemplo, planeadores, aeronaves de reconocimiento o rescate, avionetas, helicópteros ejecutivos, fumigadores, atención de emergencias, etc.) Aparte de proveer transporte de personas, servicios comerciales y carga, la aviación general respalda diversas actividades tales como labores policiales, combate de incendios, ambulancias aéreas y otros servicios vitales. Dadas las anteriores variables, cada asegurador fijará su propia política de suscripción, así como la búsqueda del respaldo más adecuado ante la probabilidad de siniestros indemnizables.

En el sector aeronáutico, los riesgos asegurables, en una primera instancia, pueden ser asimilados a las aeronaves. En Latinoamérica resulta que el número de aeronaves de la región es de aproximadamente 20,000 a 25.000 unidades. La única nación donde el avión es un medio muy difundido es en los Estados Unidos, donde se cuenta con más de 280.000 aeronaves, por lo tanto, podemos pensar que los norteamericanos tienen suerte porque tienen a disposición una base más equilibrada que la nuestra. ¿Pero en verdad es así?



Admitiendo que una compañía pueda ser capaz de monopolizar el sector asegurando todos los aviones inscritos en Estados Unidos de Norteamérica, debemos considerar que además de tener en su cartera un número aceptable de riesgos él tendría entre sus clientes, propietarios de pequeños aviones de turismo de un valor modesto del orden de US\$ 30.000 y grandes aerolíneas con aeronaves que valen hasta US\$ 200.000.000 y más, dependiendo de la configuración, lo cual muestra una cartera muy **heterogénea**.

Como todos sabemos el riesgo unido al avión mismo, se une a los daños que el avión puede causar a terceros y en particular a sus ocupantes. Si nos limitamos a estos, la(s) Aseguradora(s) estadounidenses además del costo del casco, tendrán que pagar cifras del orden US\$ 2.000.000 por pasajero, es decir, por un B747 US\$ 900.000.000 en total de pasajeros. Esto es una razón indemnizatoria de US\$ 450.000 por pasajero.

Pese a que la aviación general es considerada típicamente como vuelo recreacional, existe mucho más en este importante segmento de la aviación. Adicionalmente al vuelo personal que para muchos es un agrado, la aviación general es un valioso sistema de transporte de las naciones, haciendo con ello posible realizar tareas que no son fácilmente ejecutables por otros medios. Aparte de proveer transporte de personas, servicios comerciales y carga, la aviación general respalda diversas actividades tales como labores policiales, combate de incendios, ambulancias aéreas y otros servicios vitales.

Desde que la idea del vuelo pasó por la mente del hombre, han sido muchos los acontecimientos ocurridos.

Los primeros pasos en el dominio del Seguro de Aviación se registraron antes de la Primera Guerra Mundial.

Por aquel entonces se limitaban a cubrir solamente el riesgo de Responsabilidad Civil a consecuencia de la creación de los primeros **servicios postales aéreos**, y al incrementó y desarrollo del servicio de aviación tanto a pasajeros como a la carga.

Las dificultades técnicas y la falta de capitales capaces de soportar el riesgo condujeron rápidamente a la creación de grupos aseguradores.

Comparado con los otros géneros del seguro, el ramo de aviación es relativamente nuevo. Su dinamismo marcha conjuntamente con los desarrollos de la aviación en el curso de los últimos años, así como a los esfuerzos mancomunados de los diferentes mercados especializados del seguro, con el fin de cubrir

riesgos siempre nuevos, riesgos cuya variedad y peligrosidad requieren un personal especializado en la materia.

Lectura recomendada 1: [DERECHO AERONÁUTICO COLOMBIANO](#)

Lectura recomendada 2: [LOS ACCIDENTES AEREOS Y ASPECTOS INDEMNIZATORIOS](#)

- En el año 1919 se fundó el primer “**Consortium Aviation**”. Poco después este consorcio se transformó en un grupo de coaseguradores, que para el año 1924 ya estaba integrado por 32 compañías de seguros y 9 de reaseguros. En 1935 dicho grupo se transformó en “**Section Aviation de l’Association Générale de Sociétés D’Assurances contre les Accidents Droit Commun**”. Durante la Segunda Guerra Mundial este sistema de grupo fue reemplazado por el de pools, ya que para aquel entonces el gobierno exigió la distribución obligatoria de los riesgos. Estos pools organizados por las grandes compañías especializadas son: 1) **Pool Aérofrancassur**, 2) **Pool Aviafrance** y 3) **Pool Malatier**.
- En 1924 se crea un Pool Aeronáutico en Italia, denominado **Consortio Italiano de Seguros Aeronáuticos**, fue fundado en 1924. Desde los inicios de la Aviación Comercial se sintió la exigencia de cubrir los riesgos conexos, y los aseguradores encontraron en la asociación en un Pool la pronta solución a los problemas consiguientes. Este consorcio aún está activo y reúne unas noventa empresas entre nacionales y extranjeras.
- Los especialistas del “**Lloyd’s Aviation Syndicates**” tomaron la iniciativa inmediatamente después de la Primera Guerra Mundial. En 1919, 24 de los miembros del sindicato se asociaron y fundaron “**White Cross Aviation Insurance Association**”. En 1924 se asociaron con la “**Union Insurance Society of Canton**” y formaron la “**British Aviation Insurance Group**”. La **Aviation & General Insurance** fue constituida en 1932 siguiendo criterios análogos (se agruparon 10 compañías de seguros y 2 de corredores de seguros). Mientras tanto algunos sindicatos de Lloyd’s se habían especializado en el sector y en el mismo año (1935) ellos también habían constituido en Asociación creando el **Lloyd’s Aviation Underwriters Association (LAUA)**.
- En el año 1920 se creó un **Pool de seguro de aviación en Alemania**, subdividido en 4 secciones: Casco, Transporte, Accidentes y Responsabilidad Civil. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el pool estaba integrado por 44 miembros para la sección de Casco, y 50 para las secciones de Accidentes y Responsabilidad Civil. En 1950 se formó un nuevo pool denominado “**Pool Alemán**” (Deutscher Luftpool). Este pool desapareció como consecuencia de las leyes antimonopolio de este país.

- Al final de 1935 se creó la “**Compagnie Belge d’Assurances Aviation**” (**AVIABEL**) en Bruselas. Estaba integrada por 12 sociedades belgas y tres francesas. Comenzaron sus actividades en el año 1936, con la colaboración directa de la “British Aviation” sobre consultas y reaseguros. Actualmente actúa como compañía independiente.
- En los Estados Unidos la creación de aquellos que son todavía las más grandes organizaciones de seguros aeronáuticos, la **AAU** (1929) – **Associated Aviation Underwriters** y la **USAIG** (1928) – **United States Aviation Insurance Group**, son también de los últimos años de la década de 1920.

La idea de los pools se difundió a muchas naciones en las que la aviación está mayormente desarrollada. Entre estas, Francia - Suiza (**1947-Pool Suizo de Aviación**), Holanda (**1932-Pool Holandés de Seguros de Aviación**), Australia, Países Escandinavos (**1919-Pool Nórdico de Seguros de Aviación**) y más recientemente Venezuela y México.

En el curso de los años, algunos Pool se han cerrado por diferentes motivos como en Austria, Turquía, Suráfrica y más recientemente en Argentina y México. En estos casos se tuvo que recurrir a acuerdos de mercado más o menos manifiestos para reemplazar el vacío dejado por la disolución del Pool.

Actualmente el pool mexicano también ha desaparecido producto de problemas del tipo administrativo entre sus asociados, los cuales generaron diferencias que fueron insalvables originando su desintegración.

ASPECTOS JURIDICOS – SEGUROS DE AERONAVES

El seguro de aviación se relaciona particularmente con dos aspectos legales.

Primero, es condición de la mayoría de las pólizas de aviación, **que el asegurado observe las regulaciones legales concernientes a seguridad y navegación aérea.**

Segundo, las **leyes y tratados internacionales**, para las cuales los gobiernos se ven obligados a imponer a los operadores de aeronaves Leyes y Tratados internacionales que deben cumplir los gobiernos. La ley de aviación civil de cada país, debe regirse por ciertos acuerdos internacionales que generalmente son adaptados a las particularidades de cada región, sin embargo, la matriz es la misma.

El punto de partida es en el año de 1919 en París, cuando se crea el derecho aéreo internacional con la reunión de las empresas transportistas aéreas principalmente europeas.

Durante la **Convención de París de 1919**, se acuerda y determina el derecho de los países al espacio aéreo por encima de su territorio, se establecieron reglamentos que gobernarán el vuelo internacional, seguridad aérea, la aptitud de la tripulación, el nivel del equipo y la matrícula.

Durante la **Convención de Varsovia de 1929**, participan 30 naciones y urge el problema de la responsabilidad del transportista y la unificación de ciertas reglas en cuanto a pasajeros y equipaje. De esta convención, se concluye lo siguiente:

1. Se aplica a todo vuelo internacional de personas, equipaje y mercancías efectuado por aeronaves mediante el pago de una cuota.
2. El transporte a escalas se considera uno solo cuando se considere una sola operación como independiente de uno o varios contratos. En caso de un siniestro los beneficiarios tendrán que dirigirse al transportista en cuyo sector el viaje ocurrió.
3. Se considera como transporte internacional:
 4. Cuando el lugar de salida y de llegada, sea de dos países a los que se les aplique la convención.
 5. Cuando el lugar de salida y de llegada sea de un mismo país, y que esté prevista una escala en otro, aunque no sea contratante.
6. Documentos exigidos:
 - ✓ Billeto de pasajero (su falta no afecta su validez)
 - ✓ Etiqueta de equipaje (su falta no afecta su validez)
 - ✓ Carta de transporte aéreo
7. Responsabilidad por el transportista: por la muerte heridas o cualquier lesión corporal del viajero en el embarque o el desembarque así como su retraso de su persona o equipaje o mercancía.

POR EL VIAJERO: 125.000 Francos Oro – Aproximadamente USD 10.000,00.

POR EL EQUIPAJE O MERCANCIAS REGISTRADAS: 250 Francos Oro por Kg – US 20,00.

Sin embargo, el transportista puede quedar eximido de responsabilidad si se comprueba que el daño fue ocasionado por error del piloto por manejo o dirección incorrecta de la aeronave y si el y sus representantes tomaron las medidas necesarias para evitarlo.

En la *Convención de Chicago de 1944*, se modifican algunos acuerdo tomados en la convención de París, asimismo se toma en consideración lo siguiente:

- 1) Se unifican y elaboran tratados gubernamentales
- 2) Intercambio de derechos comerciales
- 3) Régimen de licencias de tripulantes

Asimismo, se **definen las cinco libertades del aire**:

- ✓ Derecho de sobrevolar sin aterrizaje
- ✓ Derecho de aterrizar con un designio no comercial (reabastecimiento de combustible o escala técnica)
- ✓ Derecho de desembarcar pasajeros o mercancías embarcados en el país de nacionalidad de la aeronave.
- ✓ Derecho de embarcar pasajeros o mercancías embarcados en el país de nacionalidad e la aeronave.
- ✓ Derecho de transportar pasajeros o mercancía entre dos países sobrevolados por la aeronave.

Este texto buscó permitir el tráfico aéreo a nivel mundial sin ningún tipo de restricción.

Durante la *Convención de Roma de 1952*, se garantiza el derecho de indemnización internacional a terceros en tierra:

PUNTOS ESPECIALES:

- ✓ Sus límites de responsabilidad oscilan entre USD 18.000 y USD 24.000 para aparatos ligeros
- ✓ Se aplica solo entre convenio mutuo de dos países no teniendo validez para aquellos que no hayan ratificado el convenio o en los que las aeronaves sobrevuelen su propio estado.
- ✓ El convenio exige que toda acción legal debe ser llevada a los tribunales del país en que ocurrió el daño.
- ✓ Incluye la prescripción.
- ✓ Los estados contratantes pueden exigir a los empresarios de aviación una póliza de seguro u otra forma de garantía como depósito al contado o aval bancario.

En el **Protocolo de La Haya de 1955**, se rectifican ciertos artículos del convenio de Varsovia y entra en vigor en 1963, luego de la ratificación de todos sus países firmantes.

PUNTOS ESPECIALES:

- ✓ Se modifica la responsabilidad por viajero
- ✓ De 125.000 Francos Oro (USD 10.000) a 250.000 Francos Oro (USD 20.000)
- ✓ La limitación de responsabilidad se amplía expresamente a los empleados de empresas Aéreas
- ✓ Se establece la inclusión obligatoria de determinadas informaciones en los billetes de pasajeros antes aplicado solo al equipaje facturado y a las notas de consignación.

Durante la **Convención de Tokio de 1963**, se establecen normas sobre delitos y otras acciones cometidas a bordo de alguna aeronave que pongan en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo. Establece:

- ✓ La competencia del comandante de la aeronave para imponer medidas razonables incluso la detención.
- ✓ En caso de secuestro ilegal del aparato, se obliga a los estados a tomar las medidas convenientes para restablecer el control de la aeronave a su comandante legal.
- ✓ Los estados tienen la obligación de custodiar cualquier persona entregada por el comandante de la aeronave.

En la **Convención de Montreal de 1966**, se aumentan los límites de responsabilidad por cada pasajero para quedar en USD 75.000 incluidos los derechos de costas judiciales.

El **Protocolo de Guatemala de 1971**, incrementa los límites anteriores hasta USD 120.000. Sin embargo, este protocolo aún no está vigente debido a que no fue ratificado por la totalidad de naciones que suscribieron el tratado originalmente.

Las leyes concernientes a la responsabilidad civil ante pasajeros durante vuelos domésticos, difiere enormemente entre los diferentes países.

La poderosa jurisdicción en las cortes de EEUU tiene una gran influencia para aplicar el tipo de sistema de Varsovia en EEUU no obstante que las líneas aéreas locales y líneas de conexión vuelan dentro de los límites del territorio americano, muchas de estas líneas aéreas aceptan que los jueces de las cortes americanas, determinen los montos de indemnización.

Las demandas en los jurados americanos tienen que escuchar y demostrar los departamentos jurídicos de las líneas aéreas, que su línea aérea en ninguna forma fue negligente y que actuó propiamente dentro de las leyes correspondientes sobre los argumentos que el pasajero está demandando.

Bajo cada prueba, la responsabilidad del operador es determinada por las cortes, y es sumamente sencillo para los reclamantes obtener el juicio a su favor. El promedio de los daños por muerte de pasajeros oscila por los USD 300.000. Sin embargo, este promedio puede subir hasta USD 1.000.000 por pasajero, especialmente si el fallecido es un hombre de negocios que deja a una familia dependiente de esposa e hijos.

La meta para el derecho aeronáutico es establecer una justa retribución por daños aplicables donde sin importar el lugar donde ocurran los hechos. En ese sentido, en países como Argentina, Bolivia, Chile y Venezuela las regulaciones fueron incorporadas dentro de los textos de Ley de Aviación Civil y definen todo el régimen de responsabilidad exigido tanto para pasajeros como para terceros (bienes y personas en tierra).

En otros países como Ecuador, las regulaciones han sido fue modificadas a través de una reglamentación especial para el caso.

Existe una tabla comparativa de los distintos regímenes, respecto a daños a terceros en algunos países del área de Suramérica. Así mismo, existe aplicabilidad traducida en límites asegurados para distintos modelos de aeronaves en varios países de la región.

Para el caso del Reglamento Aeronáutico de Colombia, ver:

AEROCIVIL - [RAC 13 – Régimen Sancionatorio](#)

**Facultad de Derecho U. LIBRE
CARLOS ANTONIO UBATE UBATE**

Febrero de 2013

**[RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LAS
AEROLINEAS EN COLOMBIA POR MUERTE DE
SUS PASAJEROS](#)**

ORGANISMOS INTERNACIONALES DE AVIACION

IATA (International Air Transport Association) Fue creada en 1919 en La Haya y persigue como objetivo, precisar una serie de normas y procedimientos que aseguren la necesaria libertad y derecho del tráfico internacional de aviación comercial. En 1945, en La Habana, se afiliaron todas las empresas de transporte aéreo de todos los continentes, incluso aquellas que no realizaban vuelos internacionales. La ciudad de Montreal (Canadá) es la sede permanente de esta asociación. Se consideran miembros activos los que explotan el transporte aéreo internacional, y miembros asociados los que explotan el transporte aéreo nacional.

ICAO – OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) Fue creada en Chicago en 1944 y se encarga de todo lo relacionado al derecho aéreo mundial. Agrupa en su seno a todas las actividades internacionales del transporte aéreo. Esta organización civil internacional, tiene como objetivo promover el desarrollo seguro y ordenado de la Aviación Civil en todo el mundo, es un organismos especializado de las Naciones Unidas y en su sede en Montreal, la OACI elabora normas y reglamentos para el transporte aéreo internacional que sirve como nexo para la cooperación de todas las esferas de la aviación civil entre sus 185 estados contratantes.

Dicho convenio está respaldado por sus 18 anexos:

- ANEXO 1. LICENCIAS DE PERSONAL
- ANEXO 2. REGLAMENTO DEL AIRE
- ANEXO 3. SERVICIO METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION AEREA INTERNACIONAL
- ANEXO 4. CARTAS AERONAUTICAS
- ANEXO 5. UNIDADES DE MEDIDAS QUE SE EMPLEARAN EN LAS OPERACIONES AEREAS Y TERRESTRES
- ANEXO 6. OPERACIÓN DE AERONAVES
- ANEXO 7. MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRICULA DE AERONAVES
- ANEXO 8. AERONAVEGABILIDAD
- ANEXO 9. FACILITACION
- ANEXO 10. TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS
- ANEXO 11. SERVICIO DE TRANSITO AEREO
- ANEXO 12. BUSQUEDA Y SALVAMENTO
- ANEXO 13. INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION
- ANEXO 14. AERODROMOS
- ANEXO 15. SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA
- ANEXO 16. PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE
- ANEXO 17. SEGURIDAD Y PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

ANEXO 18. TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VIA AEREA.

FAA (Federal Aviation Administration). Como organismo representa a la autoridad Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de Norteamérica, y se encarga de certificar la producción de aeronaves más importante del mundo. Así como la **OACI** prevé anexos, la **FAA** utiliza más de cincuenta regulaciones para administrar el entorno aeronáutico. Se divide en: Reglas y Procedimientos, Aeronaves, Personal Aeronáutico, Espacio Aéreo, Tráfico Aéreo y Operaciones en General, Operadores Comerciales y Carga, Escuelas y Otras Agencias Certificadas, Aeropuertos, Facilidades de Navegación, Regulaciones Administrativas y Seguros.

Las regulaciones se denominan **FAR (Federal Aviation Regulations)** y vale la pena resaltar la **FAR Part 198** que se refiere a Seguro de Aviación. Para mayor información resulta de gran utilidad acceder a la siguiente página web: <https://www.faa.gov/> (*Federal Aviation Administration*).

El análogo de esta organización en el continente europeo se denomina **JAA (Joint Aviation Authorities)** y resulta la analogía de la organización americana en cuanto a regulaciones y disposiciones. Para mayor información se pueden dirigir al website <https://jaato.com/virtual-home/www.jaa.nl>

AERONAVEGABILIDAD Son las condiciones técnicas mínimas de que debe tener una aeronave para garantizar la seguridad del vuelo. Las autoridades civiles de cada país, poseen organismos encargados de verificar esta condición que se hacen constar mediante un certificado que se expide al término de la revisión por un funcionario calificado para ello.

Ningún aparato debe ponerse en vuelo si no posee un certificado de aeronavegabilidad debidamente expedido por la autoridad competente, como constancia de que dicho aparato pasó todas las pruebas que le acrediten estar en condiciones de seguridad técnica.

En el certificado se debe especificar la categoría de vuelo que, en opinión de las autoridades, es la apropiada para el aparato.

Las principales categorías son:

- a) Transporte de pasajeros y/o cargas
- b) Exhibiciones
- c) Propaganda
- d) Turismo
- e) Instrucción
- f) Deporte

- g) Otros fines comerciales
- h) Agrícola
- i) Sanitarios o científicos

Este certificado tiene validez de uno o dos años según las regulaciones de cada autoridad y es renovable a su vencimiento luego del cumplimiento de una rigurosa inspección por parte de las autoridades.

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES. Todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse y transitar en el aire, inclusive las aeronaves anfibas, deben estar debidamente registrados en el Ministerio de Aviación de algún estado. Si hubiese algún cambio de propietario de un aparato, debe participarse inmediatamente al Departamento de Registro, antes de proceder el nuevo propietario a hacer uso de él. Todo aparato debe llevar en un sitio muy visible del casco las siglas exigidas por las leyes de cada país. En algunos de ellos, las primeras siglas a la izquierda, indican el país; la siguiente identifica el uso y las siguientes en tercer lugar corresponden a la matrícula del aparato. Algunas marcas de nacionalidades se describen a continuación:

N – Estados Unidos (USA)	HK – Colombia	EC - España
PP; PT - Brasil	CF; C-F; C-G - Canada	F - Francia
XA; XB; XC - México	HC - Ecuador	D - Alemania
LV; LQ – Argentina	OB – Perú	G - Reino Unido
CC – Chile	OK – República Checa	I – Italia
RA – Federación Rusa	VH - Australia	SP - Polonia

LICENCIAS. Tanto el personal técnico de tierra como la tripulación de una aeronave, deben estar en posesión de la correspondiente licencia que les autoriza a prestar servicios en las categorías que en ella se indican. Existen las siguientes licencias:

a) Licencia de piloto estudiante:

Normalmente lo que se concede es un certificado de estudiante el cual es obtenido desde el momento en que un profesor comienza a darle entrenamiento. Después que el estudiante ha pasado por los requisitos como: edad mínima, capacidad física y mental, y haber completado satisfactoriamente sus entrenamientos teóricos y prácticos, es cuando se le concede la licencia de piloto. A los pilotos estudiantes no se les autoriza a transportar pasajeros.

b) Licencia de piloto particular:

Esta licencia autoriza al piloto a manejar cualquier aparato de uso particular, indicándose en la misma: Nombre, apellido, edad del piloto, tipo del avión, número de motores, peso y vencimiento de la licencia.

c) Licencia de piloto comercial:

Esta licencia permite al piloto pilotar aparatos comerciales como comandante piloto de la aeronave y transportar pasajeros y cargas. Para poseer este tipo de licencia, es necesario que el piloto tenga cierto grado de experiencia en vuelos nocturnos.

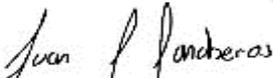
d) Licencia para remolque:

Autoriza al poseedor a remolcar planeadores en vuelo.

e) Licencia de instructor de vuelo:

Mediante esta licencia, el instructor está autorizado para dar clase y enseñanzas de Aeronavegación.

f) Licencia de navegantes de vuelo, ingenieros de vuelo, personal de cabina, etc.)



Juan Carlos Lancheros Rueda – CILA, BC's Mech Eng, BC's B.A, M.I.A, P.M.S, F.M.S.
C.E.O.