REGLAMENTO DE LOS CAMPOS DE AVIACIÓN

No. 1, Aprobado el 15 de Noviembre de 1933

Publicada en La Gaceta No. 4, 5 y 8 del 5, 6 y 10 de Enero de 1934

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,

En uso de sus facultades y de conformidad con el Decreto Legislativo de 7 de Julio del corriente año.
DECRETA:

El siguiente

REGLAMENTO DE LOS CAMPOS DE AVIACIÓN

CAMPOS

Artículo 1.- Los campos de aterrizaje en la República, deberán tener por lo menos una extensión de diez hectáreas, con drenaje apropiado, según la opinión del Ingeniero del Gobierno, para mantenerlo aún durante la estación copiosa del invierno completamente libre de charcos o depósitos superficiales de agua. La tierra vegetal floja en la línea de tráfico o pista, será removida y sustituida por otra capa resistente y apropiada para el servicio a que está destinada. Para la construcción de un campo, deberán seguirse las instrucciones técnicas que den los ingenieros del Gobierno por medio del Ministerio de Aviación.

PERSONAL DE LOS AEROPUERTOS

Artículo 2.- En todo aeropuerto nacional debidamente habilitado, habrá el siguiente personal: Un Administrador del Campo, quien es el directamente encargado del cuido, vigilancia y mantenimiento del campo, así como también del estricto cumplimiento de las presentes disposiciones. Dicho Administrador cuidará que el campo se encuentre siempre en condiciones que presten completa seguridad tanto para la entrada como para la salida de los aviones. Habrá además un jefe Mecánico, con dos ayudantes. Uno o dos ayudantes del Administrador. Un radiografista y los operarios que el mismo Administrador considerare conveniente. Para la vigilancia de los campos, habrá siempre dos guardianes de la confianza del Administrador, de los cuales uno prestará sus servicios durante el día y el otro durante la noche. Los sueldos o remuneración de cada uno de esos empleados serán determinados en cada caso por el Ministerio de Aviación, conforme las condiciones de trabajo que sean peculiares a cada aeropuerto.

Artículo 3.- Serán deberes del Administrador del campo, llevar un registro de todos los pasajeros de cada avión y hacer a fin de cada mes una estadística del movimiento de pasajeros. Deberá también llevar cuenta de los ingresos y egresos que ocasionen el mantenimiento del campo. A fin de cada mes rendirá el informe correspondiente al Ministerio de Aviación. En ausencia momentánea del Administrador, las funciones que le encomienda la presente ley, serán ejercidas por la persona a quien él, bajo su propia responsabilidad, encomendare la atención de sus deberes. En ningún caso, salvo autorización especial del Ministerio de Aviación, dada en cada caso, el Administrador del campo, podrá ausentarse por más de veinticuatro horas consecutivas del lugar en donde cumpliere sus deberes.

Artículo 4.- El Administrador del campo tiene derecho de exigir a todo avión o a cualquier piloto o mecánico, la presentación de sus respectivas patentes de navegabilidad o competencia, y si encontrare objeción que presentar a dichas patentes, tendrá derecho de detener el vuelo de la nave aérea; también estará obligado a suspender todo vuelo cuando a su juicio la nave no estuviere en condiciones de navegabilidad o cuando los pilotos o mecánicos estuvieren en condiciones inapropiadas para él vuelo. En

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459

todos estos casos, las autoridades de policía o militares prestarán su apoyo al Administrador del campo, para el cumplimiento de sus órdenes.

En cualquiera de los casos anteriores el Administrador del campo dará inmediatamente aviso al Ministerio de Aviación para que éste resuelva lo conveniente.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 5.- Ninguna persona o compañía podrá usar los aeropuertos nacionales para fines de aviación comercial, como trasporte de pasajeros, carga, expresos, correo, comunicaciones o para cualquier otro propósito sin que previamente obtenga permiso del Ministerio de Aviación, y que cumpla además con todas las prescripciones establecidas por las leyes y reglamentos de la materia, inclusive el pago de los impuestos que estén establecidos para el uso del aeropuerto y por cualquier otro servicio que se les preste.

El incumplimiento de cualquiera de estas condiciones será motivo suficiente para que el Ministerio de Aviación, una vez comprobado el caso, pueda cancelar el permiso concedido.

Artículo 6.- Dentro de los límites de cualquier campo de aviación no será permitida ninguna clase de puestos de venta sin que previamente obtengan permiso escrito del Ministerio de Aviación. En este caso, el permiso será otorgado en las condiciones que se crean convenientes al tiempo de expedirlo.

Artículo 7.- Todo Administrador de cualquier aeropuerto nacional, llevará un registro de la dirección de todos los empleados y personas que por cualquier motivo o causa desempeñaren algún cargo o en alguna forma estuviesen relacionados con el aeropuerto.

Artículo 8.- Los Administradores de cualquier aeropuerto nacional, tendrán en todo tiempo autoridad suficiente para adoptar, sin contrariar las disposiciones de la Ley de Aviación del presente Reglamento, todas aquellas medidas que a su juicio fueren indispensables para su mantenimiento, para señalar el lugar o lugares en donde debe permanecer el público o los vehículos que lleguen al aeropuerto, así como también para mantener el orden y la disciplina de los empleados bajo su dependencias.

Para todos estos fines los Administradores podrán solicitar el auxilio del agente de la autoridad o aquella fuerza pública que estuviere más cercana, y éstas tendrán la obligación de prestar ayuda requerida.

Artículo 9.- Todo aeropuerto nacional deberá estar abierto al servicio desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde. Cualquier otro servicio fuera de esas horas, será solicitado con anticipación, salvo caso fortuito, y en todo caso, recompensado como trabajo extraordinario.

Artículo 10.- El Piloto de toda nave aérea que llegare a cualquier campo de aterrizaje nacional, deberá inmediatamente que baje a tierra, informar al Administrador del aeropuerto, los siguientes detalles.

1)- Número de la licencia, fábrica y modelo del aeroplano;

2)- Dueño del aeroplano;

3)- Nombre del piloto y de la tripulación, así como sus licencias respectivas;

4)- Hora de llegada;

5)- Número y nombres de los pasajeros;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459

6)- Dirección local del piloto, si la tuviere;

7)- Informe sobre la naturaleza y cantidad de carga traída, y

8)- Cualquiera otra Información que pueda ser requerida por dicho Administrador.

Artículo 11.- Antes de la salida de cualquier nave aérea, el piloto deberá dar aviso al Administrador del campo, quien la permitirá una vez que se haya dado cumplimiento a las prescripciones de la Ley de Aviación y de este Reglamento, y siempre que la nave está libre de todo pago al aeropuerto por causa de derechos o por otro motivo cualquiera.

Artículo 12.- En todo campo de aviación nacional, habrá un espacio especialmente dedicado a la reparación de las máquinas o aeroplanos que lo necesiten, siendo obligación de los respectivos dueños desembarazar el campo de todo y cualquier desperdicio o parte de maquinaria, útil o inútil, a fin de dejarlo libre y expedito para, el servicio, a menos que se le ordene lo contrario con el objeto de seguir alguna investigación.

Artículo 13.- Es obligación de toda persona que presencie un accidente aéreo o que participe en él, dar inmediato aviso al aeropuerto más cercano, lo cual deberá hacer tan pronto como sea posible. Si el aviso fuere dado por persona que haya participado en el accidente, deberá suministrar todos aquellos datos o informaciones que le fueren solicitados.

Artículo 14.- En todo aeropuerto nacional habrá un depósito de medicinas para servicio de emergencia, que contendrá por lo menos doce vendas, doce cajas de gaza esterilizada, dos torniquetes, todo lo necesario para primeras curaciones de quemaduras, esparadrapo, cantidad suficiente de tintura de yodo o de mercurio cromo, espíritus aromáticos de amonio y vasos de vidrio o de papel higiénico, y tres camillas.

Artículo 15.- Sí alguna parte del campo de aviación no prestare temporalmente seguridad suficiente para ser usado, deberá delimitarse mediante la colocación a su alrededor de banderas amarillas, colocadas en forma y tamaño que puedan ser vistas claramente y que puedan mostrar sin duda alguna los límites de la zona de peligro.

Si el campo fuere a ser usado en las horas de la noche, deberá delimitarse con el uso de lámparas o focos de color rojo o de candelas de pólvora.

VUELOS, ATERRIZAJE, SALIDA Y ESTACIONAMIENTO DE AVIONES

Artículo 16.- La dirección de todo tráfico aéreo alrededor y encima de todo aeropuerto, sea nacional o no, deberá ser siempre en sentido contrario al movimiento de las agujas de un reloj. Todo vuelo dentro de tres mil pies horizontalmente desde el punto más cercano del campo de aterrizaje deberá sujetarse a esta regla a menos que se está volando a una altura mayor de dos mil pies. Únicamente en caso de que las condiciones del tiempo lo impidan, será permitido volar en círculo en el mismo sentido del movimiento de las agujas de un reloj.

Artículo 17.- Toda nave aérea que se acerque a un aeropuerto deberá caer en la línea de tráfico y seguir el extremo del campo hasta que alcance un punto en donde según las condiciones, del terreno y del tiempo, pueda ser hecho un aterrizaje seguro y si posible con un planeo que comience a mil pies de distancia de la orilla del campo de aterrizaje. El contacto con el terreno deberá ser hecho tan próximo como sea posible, a la orilla de sotavento del expresado campo. Los pilotos antes de aterrizar deberán volar en semicírculo alrededor del campo a no menos de 180 grados. Se exceptúan de esta disposición aquellos aviones que mientras estuvieren volando hacia el aeropuerto, permanecieren en comunicación radiográfica constante con el Administrador del campo y que por consiguiente conocieren claramente las

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459

condiciones del campo y del tiempo reinante en el punto de llegada.

Artículo 18.- Los aeroplanos que vayan aterrizar tienen derecho preferente al campo sobre aquellos que se encuentren estacionando o saliendo, y deberán hacerlo de manera tal que entre uno y otro haya una distancia por lo menos de trescientos pies en dirección lateral, lo cual sin embargo no será motivo de excusa para que los pilotos de uno y otro aeroplano descuiden adoptar todas aquellas precauciones que requiere le seguridad individual y de la carga o correspondencia trasportada. Siempre que fuere posible, todo aeroplano que esté aterrizando, deberá procurar dejar a su izquierda a aquellos otros aeroplanos que estén estacionando o saliendo del campo. Si dos aeroplanos fuesen a aterrizar aproximadamente al mismo tiempo, el que se encontrare a mayor elevación deberá maniobrar de tal manera que evite todo choque o contacto con el otro, lo cual no significa excusa para que ambos pilotos adopten cualquiera otras medidas y precauciones que requiera la seguridad de la vida de las personas o de la carga o correo trasportados.

Todo aterrizaje deberá ser hecho a suficiente distancia de los hangares, obstáculos, espacios reservados para espectadores o para automóviles y en ningún caso deberá volar sobre tales hangares, obstáculos, espacios reservados para espectadores o para automóviles a menos que les sea absolutamente inevitable por razones del tiempo o por otra causa insuperable. Cuando no haya viento del todo o hubiere viento de menos de cinco millas por hora, entonces los aeroplanos deberán aterrizar en la dirección que siga la mayor longitud del campo. Finalmente y en todo lo que sea posible, ningún aeroplano que esté saliendo deberá girar por lo menos a mil pies de distancia, contados horizontalmente del extremo más cercano del campo de aterrizaje, y si se viere obligado a hacerlo siempre que le sea posible lo hará a la izquierda. Esta regla se aplicará hasta una distancia horizontal de tres mil pies del punto más cercano del campo de aterrizaje a menos que el aeroplano esté volando a una altura mayor de dos mil pies.

Artículo 19.- Aún tratándose de naves aéreas sujetas a itinerario, el Administrador de los campos de aterrizaje, tiene derecho de suspender las operaciones de vuelo relacionadas con el aeropuerto, cuando en su opinión las condiciones de dicho campo o las condiciones meteorológicas hagan inseguras las operaciones.

Artículo 20.- El Administrador de todo campo de aterrizaje, queda plenamente autorizado para señalar el espacio reservado a aquellas naves aéreas que hayan aterrizado o que vayan a estacionar, pero en todo caso deberá determinar dicho espacio sin perjudicar el libre uso que del campo pueden hacer los aviones que estén entrando o saliendo del mismo campo.

Artículo 21.- Cuando un piloto que vaya aterrizar con su nave aérea, se acercare a un aeropuerto, deberá asegurarse de que no hay peligro de colisión con otro aeroplano que esté saliendo, aterrizando o estacionando cerca de la línea de tráfico o en otra parte del mismo campo y de que éste, se encuentre libre de obstáculos de cualquier naturaleza.

Todo aeroplano que vaya a estacionar deberá hacerlo a una razonable velocidad, especialmente cuando en la vecindad haya hangares u otros oficios, y deberá parar totalmente cuando en la vecindad haya otras naves que estén aterrizando. Cuando hubiere edificios en las cercanías se procurará que haya ayudantes a cada lado del aparato.

Artículo 22.- Ninguna persona que esté bajo la influencia del alcohol, cualquiera que sea la cantidad que haya ingerido, podrá operar naves aéreas y el Administrador del campo, adoptará todas aquellas medidas que a su juicio sean suficientes para impedir toda operación a cargo de personas en dichas condiciones; ni permitir que lleven licor que pueda ser ingerido por los pasajeros o tripulantes. No se permitirá fumar a ninguna persona en las cercanías de los aviones, de los depósitos de combustible o de los hangares.

ENCENDIDO Y FUNCIONAMIENTO DE MAQUINARIAS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459

Artículo 23.- Todo aeroplano después que haya aterrizado y antes de que pare el funcionamiento de sus máquinas, deberá inmovilizarse en tierra en el lugar apropiado, mediante trozos colocados en frente de las ruedas, los cuales deberán estar provistos de cuerdas u otros accesorios que permitan retirarlos en cualquier momento deseado. Esta regla deberá observarse siempre, a menos que los aeroplanos estuvieren equipados con frenos especiales que los hagan innecesarios.

Artículo 24.- Ninguna máquina de aeroplano deberá arrancar o comenzar a funcionar si el piloto encargado de dicha nave o un mecánico competente no se encuentren en sus respectivos puestos atendiendo a las llaves de control. Hasta donde sea posible se evitará que ninguna máquina funcione dentro de los hangares. Ninguna máquina será abastecida de combustible mientras sus motores estén encendidos o funcionando. Al tiempo de encender la maquinaria se usará, el procedimiento señalado por la técnica correspondiente a la máquina, debiendo encontrarse el operador del mecanismo de encendido en su respectivo lugar y el piloto en su correspondiente puesto. Todas las señales entre uno y otro deberán ser perfectamente entendidas por ambos y deberán ser ensayadas claramente antes de empezar el funcionamiento de las máquinas. Las operaciones de encendido, calentamiento y prueba de la maquinaria deberán ser hechas en el lugar señalado para ello por el Administrador del campo, pero en ningún caso deberán llevarse a cabo cuando los hangares, edificios o visitantes o empleados, se encuentren en la dirección frontera de las hélices. Los empleados que por razón de su cargo tengan que intervenir en estas operaciones deberán tener la mayor precaución y advertirán el peligro que encierran las hélices cuando giran, para lo cual se pondrán avisos visibles que anuncien este peligro. Cuando las maquinarias no estuvieren encendidas, las hélices deberán estar en posición horizontal, cuando éstas sean solo de dos hojas.

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO Y ZONAS INACTIVAS

Artículo 25.- Todo avión que no estuviere en su respectivo hangar, deberá estacionar en el espacio designado para ese fin, y deberá ser firmemente sujetado a la tierra por medio de cables, cuerdas o de cualquier otra manera cuando sea dejado sin la atención inmediata de sus tripulantes o cuando las condiciones del tiempo así lo requieran. Los dueños de dichas naves serán responsables por cualquier daño que pudiere resultar de la infracción a la presente disposición.

Artículo 26.- El Administrador de todo aeropuerto deberá señalar lo que se llama el espacio para aeroplanos o zona prohibida, la que se deslindará por líneas inactivas o muertas. A esta zona no podrán entrar por ningún pretexto sino solamente por las siguientes personas, y esto en el desempeño de sus respectivos cargos: Los pilotos o mecánicos del aeropuerto o del avión que se estuviere atendiendo; los operadores de los mismos aeropuertos o avión; los dueños de la nave aérea; las autoridades de policía y los empleados del mismo aeropuerto cuando sus servicios fueren requeridos. Las personas que estén tomando parte en algún vuelo no podrán cruzar dichas líneas muertas, si no hasta después que el avión en que vayan a salir; haya sido completamente abastecido de combustible y los pilotos hayan indicado que el aparato se encuentra listo para salir. Las personas que bajaren de un avión que ha aterrizado deberán abandonar el espacio comprendido dentro de la zona prohibida en el menor tiempo posible. Las expresadas líneas inactivas muertas, deberán ser señaladas con marcas bien definidas y completamente visibles, según lo requieran las condiciones del tiempo. Dentro del espacio comprendido por las líneas muertas, no se permitirá por ningún motivo o causa la entrada o estacionamiento de otros vehículos que los que estén dedicados al servicio del aeropuerto, y esto cuando efectivamente lo estén haciendo.

REGLAS PARA CASO DE INCENDIO

Artículo 27.- Todas las personas que lleguen a un aeropuerto o a sus anexos, deberán guardar la más extrema precaución para evitar incendios o causar perjuicios a las otras personas o propiedad. No se permitirá a ninguna persona, por ningún motivo ni pretexto, fumar o usar fuego de llama, excepto en aquellos lugares que estuvieren expresamente señalados o destinados para ese fin

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459

Artículo 28.- La limpieza del motor o de sus partes o de cualquiera otra parte del aeroplano, deberá ser hecha preferentemente con sustancias no inflamables. Cuando se empleen líquidos volátiles inflamables, las operaciones de limpieza deberán ser hechas al aire libre o en un local separado debidamente aislado por paredes contra incendio. Dentro de los hangares sólo será permitido inspeccionar los aparatos o colocar las piezas de repuesto, siempre que esto no requiera el uso de llamas o calentadores de alta temperatura, y sólo se permitirá el uso de aparatos eléctricos para soldar. El revestimiento de las telas de los aeroplanos deberá ser hecho en las mismas condiciones expresadas y en ningún caso dentro de espacios cerrados preparado para ello, y de construcción contra incendio. No se permitirá que a los hangares entren automóviles, camiones, tractores, salvo que fueren de los especialmente dedicados al servicio de la aviación y cuando llegaren con ocasión de su trabajo. En todo caso, las puertas de entrada y salida de los hangares deberán estar libres de todo obstáculo.

Artículo 29.- Los pisos de todos los edificios deberán ser mantenidos limpios y libres de todo residuo de aceite. Es completamente prohibido usar en esa limpieza sustancias inflamables. Debajo de los motores deberá siempre colocarse recipientes para recoger las gotas del aceite sobrante. Todos los desperdicios y sobrantes que hubiere deberán ser recogidos en recipientes enteramente cerrados con tapas metálicas, cuyo contenido será removido diariamente. Igualmente deberán ser removidos y retirados de los hangares y de los límites de los aeropuertos, los recipientes que hayan contenido aceite, combustible o cualquier otra sustancia inflamable o volátil. Tampoco se permitirá el almacenamiento de papeles, cajas, desperdicios o materias, combustibles de cualquier clase, dentro de los límites del aeropuerto o de los hangares. La gasolina, aceites, combustibles, etileno, etc, u otros líquidos inflamables serán almacenados en depósitos especialmente construidos para ese propósito y preferentemente en depósitos subterráneos con puerta metálica al exterior.

TARIFAS

Artículo 30.- Por el servicio del campo de aterrizaje, los Administradores de ellos cobrarán a cada avión por cada vez que aterrizare, salvo los casos de aterrizaje forzado, la siguiente tarifa:

Por aviones con capacidad hasta de nueve personas, incluyendo la tripulación C$ 5.00
Por aviones con capacidad de mas de nueve personas, viajando con itinerario fijo C$ 5.00
Por aviones con capacidad de nueve personas, viajando sin itinerario fijo C$ 10.00
Por aviones de carga hasta de una tonelada de registro C$ 5.00
Por aviones de carga de más de una tonelada de registro C$ 10.00
Por aviones de Sport no dedicados a servicio comercial C$ 5.00

El Ministerio de Aviación podrá exencionar de estos impuestos a los aviones nacionales de países amigos, siempre que no hagan vuelos de carácter comercial.

ZONAS PROHIBIDAS

Artículo 31.- Se establecen las siguientes zonas en los departamentos de Managua y León, sobre las cuales no deberán volar las aeronaves:

Primera zona. La comprendida a un kilómetro en circunferencia del Palacio Presidencial de Tiscapa, residencia del Presidente de la República, en la ciudad de Managua;

Segunda zona. La comprendida a quinientos metros en circunferencia del Campo de Marte, lugar donde se encuentran las oficinas de los Ministerios y de la Guardia Nacional en la misma ciudad.

Tercera zona. La comprendida a dos kilómetros en circunferencia de la fortaleza de Acosasco, llamada “El Fortìn”, en la ciudad de León.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459

Los aviones de guerra nacionales, están exento de la anterior prohibición, pero cuando tengan que hacer vuelos sobre las zonas descritas, beberán previamente solicitar permiso a los jefes superiores de los cuarteles incluidos en ellas.

Artículo 32.- Sin perjuicio de las consecuencias a que pueden estar expuestos, la infracción a las disposiciones del artículo anterior será penada con C$ 40.00 de multa que hará efectiva al Ministerio de Aviación, a los dueños, Agentes, Representante o pilotos de las naves infractoras.

ZARPES Y PENAS

Artículo 33.- Cuando se trate de hacer vuelos en el interior de la República, el agente o encargado de la nave aérea, dará al delegado de aduana, el aviso a que se refiere el Arto. 23 de la Ley de Aviación Comercial, indicando además de lo estipulado en ese artículo, la lista de pasajeros y calidad, y cantidad de carga trasportada. El Delegado de Aduana extenderá certificación por duplicado al recibir este aviso, y en dicha certificación serán anotados por el Administrador del campo o por cualquier otra autoridad gubernativa, y en defecto de ésta, por el agente local del dueño del avión, los nombres de los pasajeros y clase de carga dejados o tomados en cada estación, lo mismo que la hora exacta de llegada y salida conforme la hora oficial que será comunicada por el Ministerio de Aviación. Al regresar el avión, una de estas certificaciones será devuelta al Delegado de Aduana.

Artículo 34.- Las infracciones del presente reglamento serán penadas así: Si la infracción no ocasionare daño a persona o propiedad alguna diferente del mismo avión, el piloto y el dueño de la nave solidariamente pagaran una multa de cincuenta córdobas por la primera vez; de cien córdobas por la reincidencia, y si ocurriere por tercera vez en el curso de un ano, será cancelada la licencia de volar extendida al piloto o mecánico infractor.

Sin por causa de la infracción ocurriere un hecho calificado de delito conforme nuestras leyes penales, el caso será castigado de acuerdo con dichas leyes.

Artículo 35.- El presente Reglamento se aplicará a los aviones que hicieren su descenso en las aguas de los mares, lagos y ríos de Nicaragua, y el Administrador del campo más cercano cuidará de su aplicación.

Artículo 36.- El Ministerio de Aviación queda capacitado para resolver las quejas que por cualquier motivo hicieren contra los Administradores de los campos nacionales y demás empleados.

En casos excepcionales y tratándose de vuelos oficiales de naves amigas o cuando el caso no estuviere previsto en este Reglamento, el Ministerio de Aviación podrá dictar órdenes especiales para cada caso, siendo entendido que tales órdenes serán de aplicación estricta.

Artículo 37.- El presente decreto surtirá sus efectos desde su publicación en La Gaceta.

Dado en Casa Presidencial.- Managua, quince de noviembre de mil novecientos treinta y tres. **JUAN B. SACASA**. El Ministro de la Guerra, Marina y Aviación, **GONZALO OCÓN.**

Fuente: http://www.leybook.com/doc/2459