Enlace a Legislación Relacionada
Sin Vigencia

CÓDIGO DE AVIACIÓN CIVIL

DECRETO N°. 176 aprobado el 06 de junio de 1956

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 266 del 22 de noviembre de 1956

La Cámara de Diputados y la Cámara del Senado de la República de Nicaragua

Decretan:

El siguiente

CÓDIGO DE AVIACIÓN CIVIL

Título I

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1º.- El espacio aéreo situado sobre el territorio de la República de Nicaragua está sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de este Código, el territorio comprende todas las extensiones terrestres y las aguas que se encuentren bajo la soberanía o jurisdicción de la República.

Artículo 2º.- Toda aeronave civil que se encuentre en territorio nacional o vuele sobre mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados, quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil.

Artículo 3º.- Se someterán a las leyes nacionales:

a. Los actos ejecutados y los hechos ocurridos a bordo de las aeronaves nicaragüenses durante el vuelo, ya sea sobre territorio nicaragüense, sobre alta mar o sobre un territorio que no dependa de la soberanía de ningún Estado;
b. Los actos ejecutados y los hechos ocurridos a bordo durante el vuelo sobre territorio de un Estado extranjero, excepto en aquellos casos en que interesen la seguridad o el orden público del Estado subyacente, y
c. Los actos ejecutados y los hechos ocurridos a bordo de las aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio nicaragüense o que se encuentren estacionadas en él, cuando tales hechos interesen la seguridad o el orden público de Nicaragua o cuando produzcan o se pretenda que no tengan efectos en territorios nacional.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Capítulo II

DE LAS AERONAVES

SECCIÓN PRIMERA

Clasificación de las Aeronaves

Artículo 5º.- Las aeronaves nacionales se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves del Estado las destinadas al Servicio del Poder Público, como las militares, de policía y aduana. Las demás aeronaves son civiles, aunque pertenezcan al Estado.

Artículo 6º.- Las aeronaves civiles se clasifican en aeronaves de transporte público y aeronaves de transporte de servicio privado.

Artículo 7º.- Son aeronaves de transporte público, las aeronaves civiles destinas al transporte de personas, carga o correspondencia, en virtud de certificado de explotación o autorización otorgados por el Poder Ejecutivo de conformidad con las prescripciones consignadas en el Capítulo IX de este Código.

Las aeronaves destinadas al desarrollo de la agricultura en cualquiera de sus aspectos se equiparan a las de transporte público.

Son aeronaves de servicio privado, las aeronaves civiles destinadas al turismo, a los trabajos aéreos, a los servicios particulares de las empresas y los asuntos particulares de su propietario, a las actividades industriales, a la enseñanza y las aplicaciones científicas de la aviación, en los términos del artículo 120 de este Código.

SECCIÓN SEGUNDA

De la Nacionalidad y Matrícula

Artículo 8º.- Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en cuyo Registro están matriculadas, es decir inscritas.

Ninguna aeronave podrá estar válidamente matriculadas, podrá estar válidamente matriculada en más de un Estado.

Artículo 9º.- Para adquirir, modificar o cancelar la matrícula de una aeronave civil, se requiere cumplir con las formalidades establecidas en este Código y sus reglamentos.

Artículo 10º.- Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula nicaragüense, previa cancelación de la matrícula anterior.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 11º.- Todas las aeronaves civiles matriculadas en Nicaragua, llevarán marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula en la forma que señale el reglamento respectivo.

Artículo 12º.- La matrícula de una aeronave se cancelará:

a. Cuando la aeronave fuere matrícula de una aeronave se cancelará;
b. Cuando su dueño dejare de tener los requisitos necesarios para ser propietario de la aeronave;
c. Cuando la aeronave fuere totalmente destruida o se repute perdida de conformidad con este Código, y
d. En cualquier otro caso legalmente determinado.

Artículo 13º .- Las aeronaves destinadas a servicios de transporte público o a trabajos aéreos por remuneración, solo podrán ser matriculadas nombre y solicitud de personas naturales o jurídicas nicaragüenses.

Las aeronaves de turismo y otras destinadas a trabajos aéreos no remunerados, sólo podrán ser matriculadas a nombre y solicitud de personas naturales o jurídicas nicaragüense o de personas naturales extranjeras domiciliadas en Nicaragua.

Artículo 14º.- Las aeronaves mercantes nacionales deberán ostentar en la forma reglamentaria, la insignia nacional.

SECCIÓN TERCERA

De la Aeronavegabilidad

Artículo 15º.- Toda aeronave que vuele sobre territorio nicaragüense, deberá estar provisto de un certificado de aeronavegabilidad vigente.

Artículo 16º.- El Ministerio de Aviación será la autoridad competente para llevar a efecto el otorgamiento, revalidación, suspensión o cancelación de los certificados de aronavegabilidad o las aeronaves civiles de conformidad con las disposiciones reglamentarias vigentes.

Artículo 17.- Los certificados de aeronavegabilidad otorgados en país extranjero serán reconocidos con los tratados vigentes, y, en su defecto, con las normas internacionales reconocidas.

Capítulo III

Del Registro Aeronáutico

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 18.- Habrá un Registro de Propiedad Aeronáutico y un Registro Aeronáutico Administrativo, los cuales podrán estar en una sola dependencia, según lo determine el Reglamento.

Artículo 19.- En el Registro de Propiedad Aeronáutica, se inscribirán:

a. Los documentos o actos auténticos que acrediten la propiedad de una aeronave, y los que la modifiquen o extingan;
b. La inutilización o pérdida de las aeronaves, o los cambios sustanciales que se pagan en ellas;
c. Los derechos reales que se constituyan sobre las aeronaves y todo contrato de arrendamiento que conste en escritura pública; y,
d. Las pólizas de seguros constituidas sobre las aeronaves.

Artículo 20.- Al margen de las inscripciones de propiedad o derechos reales que afecten a las aeronaves, y en casilla de anotaciones preventivas, se anotarán: los embargos y demás trabas que se decreten o reclamaciones que judicialmente se intenten sobre las aeronaves o derechos reales constituidos en ellas.

Artículo 21.-- También se inscribirán en el Registro de Propiedad Aeronáutica, en sección aparte, y en la forma que determinará el reglamento, los contratos de prenda industrial, constituidos sobre los motores de aeronaves y otros equipos de repuesto para ellas.

Artículo 22.- Al margen de la inscripción de propiedad correspondiente, se anotarán las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves y sus modificaciones y cancelaciones.

Artículo 23.- El registro de una aeronave podrá cancelarse:

a. A solicitud escrita y auténtica del propietario de la aeronave, siempre que ésta no estuviese gravada; en caso contrario, para llevar a efecto esta cancelación, se necesitará también el consentimiento escrito y auténtico del dueño del gravamen;
b. Por orden de autoridad competente, judicial o administrativa, autorizada para ello por la ley;
c. Por destrucción o pérdida de la aeronave legalmente comprobada; y,
d. Por abandono de la aeronave declarado por autoridad competente.

Artículo 24.- En todo aquello que no esté expresamente previsto en este Código se seguirán las reglas del Código Civil en lo relativo a los efectos de inscripción o no inscripción de los documentos, hechos o actos auténticos que conforme a este Capítulo deben inscribirse o anotarse en el Registro de Propiedad Aeronáutica.

Artículo 25.- En el Registro Aeronáutico Administrativo, se inscribirán:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

a. Los certificados de explotación, autorizaciones para ejercer el servicio de transporte aéreo no regular y autorizaciones para ejercer el servicio aéreo privado por remuneración, sus cancelaciones y modificaciones;
b. Los certificados de aeronavegabilidad, licencias del personal técnico aeronáutico y las renovaciones y suspensiones o cancelaciones de éstas, y
c. Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan este Código o sus reglamentos.

Artículo 26.- El reglamento respectivo determinará la organización estructural y funcionamiento de los Registros a que se refiere este Capítulo.

Artículo 27.- El Ministerio de Aviación, por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores, comunicará mensualmente a los países con los cuales Nicaragua tenga tratados de aviación civil, las cancelaciones de matrícula que se hagan en el Registro de Propiedad Aeronáutica.

Capítulo IV

Del Personal Aeronáutico

Artículo 28.- El personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros del personal de vuelos y el de tierra especializados adscritos al servicio de la aviación civil.

Artículo 29.- Los miembros del personal técnico aeronáutico; deberán contar con licencias y certificados de aptitud expedidos por el Ministerio de Aviación.

Artículo 30.- La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave.

Son miembros de la tripulación: el Comandante de la aeronave o piloto al mando de ella, los pilotos y copilotos, navegantes, mecánicos, radioperadores y auxiliares de a bordo.

El personal de vuelo comprende a aquellos miembros de la tripulación que presten servicios esenciales para el funcionamiento de la aeronave.

Los auxiliares de a bordo son los tripulantes que atienden, no a la marcha del vuelo mismo, sino a los pasajeros, demás tripulantes, carga o equipaje de la aeronave.

Artículo 31.- El Poder Ejecutivo en el reglamento de la materia determinará:

a. Las categorías de pilotos;
b. Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

c. Las condiciones generales para el el otorgamiento de las licencias a los miembros del personal de vuelo y del personal de tierra;
d. Los requisitos generales de edad, nacionalidad y conducta requeridos para obtener las licencias aeronáuticas;
e. Las condiciones de capacidad, experiencia, aptitud física, pericia y exámenes necesarios para obtenerlos, y
f. La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, suspensión y revocación de dichas licencias.

Artículo 32.- Sólo el personal técnico aeronáutico nicaragüense podrá ejercer en Nicaragua actividad remunerada de aeronáutica nacional. A falta de este personal, el Ministerio podrá permitir que ejerzan dicha actividad pilotos y otros miembros del personal técnico extranjero, dando preferencia en este caso al personal de cualquier otro país del Istmo Centroamericano.

En el caso de párrafo anterior, para que el Ministerio de Aviació n pueda permitir el ejercicio de actividades aeronáuticas remuneradas al personal extranjero será necesario además, que el interesado compruebe que posee licencias o certificados de aptitud extendidos en Nicaragua conforme la Ley, y en defecto de ello, que los tiene legalmente expendidos por un país extranjero en el cual el personal técnico aeronáutico nicaragüense con licencia o certificados extendidos en Nicaragua, pueda ejercer actividad remunerada en la aeronáutica nacional de dicho país, y siempre también que en este caso las licencias o certificados extendidos a ese personal extranjero llenen los requisitos mínimos que las normas reglamentarias de Nicaragua exigen para tal efecto, y además que el interesado se someta a las pruebas o exá menes que sean requeridos por las leyes del país para la revalidación de estas licencias y certificados.

Se exceptúan de lo dispuesto en este artículo, los servicios aéreos agrícolas y los privados por remuneración, respecto de los cuales se podrán conceder las autorizaciones temporales a que se refiere el artículo 121.

Capítulo V

Del Tránsito Aéreo

Artículo 33.- Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio nacional, deberá tener conocimiento de las leyes y reglamentos que rigen la navegación aérea en la República y especialmente de la situación de las zonas prohibidas o restringidas.

Artículo 34.- Toda aeronave nacional o extranjera que realice un vuelo procedente de un país extranjero, deberá aterrizar en un aeropuerto debidamente autorizado por el Ministerio de Aviación, que cuente con los servicios de migración, aduana y sanidad

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

para el despacho e inspección de la aeronave, su tripulación, pasajeros y carga.

Artículo 35.- Toda aeronave civil que efectúe vuelos sobre territorios nicaragüenses, deberá estar provista de los siguientes documentos y certificados vigentes:

a. Certificado de matrícula;
b. Certificado de aeronavegabilidad;
c. Las licencias del caso para el personal de vuelo;
d. Libros de a bordo;
e. Si está provisto de aparato de radio, la licencia correspondiente de la estación de radio de a bordo;
f. Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino, y
g. Si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma.

Artículo 36.- Se prohíbe volar sobre zonas que el Gobierno haya declarado prohibidas para la navegación aérea.

Artículo 37.- El Ministerio de Aviación podrá exigir, por razones de seguridad del vuelo, que las aeronaves extranjeras que deseen volar sobre las regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permiso especiales para la realización de dichos vuelos.

Artículo 38.- El Comandante de una aeronave que vuele sobre territorio nicaragüense está obligado a aterrizar en él cuando así se lo ordene el Ministerio de Aviación.

Artículo 39.- El Comandante de una aeronave que vuele sobre zona prohibida, deberá, en cuanto lo advierta, aterrizar en el aeró dromo más próximo a la zona prohibida, y justificar ante el Comandante del aeródromo y en su defecto el Comandante Militar má s próximo, los motivos de la infracción.

Artículo 40.- El Comandante de cualquier aeronave extranjera que por causa de emergencia tenga que efectuar aterrizaje en un aeródromo que no esté debidamente autorizado, o en un punto cualquiera del territorio nacional, deberá notificarlo inmediatamente a la autoridad aeroná utica, y, en su defecto a cualquier otra autoridad del lugar de aterrizaje.

Artículo 41.- Se prohíbe a los tripulantes y pasajeros de una aeronave, tomar fotografías de objetivos militares o de áreas prohibidas. Para el uso de aparatos fotográficos instalados en aeronaves nacionales o extrajeras, será necesario obtener permiso del Ministerio de Aviación.

Artículo 42.- El Ministerio de Aviación hará saber a los interesados, por los medios usuales, las zonas o regiones sobre las cuales está prohibido o restringido el vuelo de aeronaves.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 43.- Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre las ciudades o centros de población.

Artículo 44.- Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías nacionales, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidos en este Código y sus reglamentos.

Capítulo VI

De las Operaciones Comerciales

Artículo 45.- Las aeronaves deberán ser operadas dentro de las limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad y de su manual de vuelo.

Artículo 46.- Las aeronaves civiles no podrán utilizarse para otra finalidad que no sea aquella para la cual se les ha expedido el certificado de explotació no autorización correspondiente.

Asimismo, las aeronaves de servicio privado sin remuneración, no podrán destinarse a fines distintos de los consignados en la matrícula respectiva.

Artículo 47 .- Las empresas de transportes aéreos están obligadas a someter a estudio y aprobación del Ministerio de Aviación, su manual de operaciones de vuelo.

Artículo 48.- Las empresas de transporte aéreo, deberán conservar los libros relacionados con las operaciones de sus aeronaves a disposición del Ministerio de Aviación durante el tiempo prescrito en el reglamento.

Artículo 49.- Toda aeronave deberá estar provista de radiorreceptor y radiotrasmisor aprobado por el Ministerio de Aviación y de los equipos de seguridad que determine el reglamento.

Artículo 50.- Se prohíbe el transporte el transporte por la vía aérea internacional, de artículos que, según los tratados, convenios vigentes o la ley nacional, no sean de libre trá fico.

Artículo 51.- En aeronaves de transporte público no se podrán transportar personas en estado de embriaguez o bajo lo efectos de estupefacientes.

El transporte de cadáveres y enfermos contagiosos o mentales, só lo podrá realizarse con permiso del Ministerio de Aviación.

Artículo 52.- Se prohíbe transportar en aeronaves civiles armas y municiones de guerra, explosivos y materiales inflamables, excepto con permiso otorgado por el Ministerio de Aviación y en vuelos especiales en que no se transporten pasajeros.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 53.- Se prohíbe el transporte de carga en la cabina de pasajeros de una aeronave, cuando no se hagan en dicha cabina las adaptaciones adecuadas, a juicio del Ministerio de Aviación, para evitar peligros o molestias de cualquier naturaleza a los pasajeros.

CAPITULO VII

De los Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea

Artículo 54.- Son servicios auxiliares de la navegación aé rea los que garantizan su seguridad, tales como el control del tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas, los informes meteorológicos y los servicios de balizamiento diurno y nocturno.

Artículo 55.- Es atribución del Ministerio de Aviación el control de los servicios auxiliares de la navegación aérea. En el ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean convenientes a la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Asimismo, cuando convengo al interés público, podrá contratar directamente la presentación de dichos servicios con entidades técnicamente capacitadas, o bien otorgar permisos con el mismo fin a empresas que para tal efecto no persigan fines de lucro. En uno y otro caso, el servicio deberá prestarse en beneficio de la navegación aé ;rea en general y bajo la supervigilancia del Ministerio de Aviación.

Artículo 56.- El Ministerio de Aviación dictará las medidas que estime necesarias para establecer la red nacional de comunicaciones aeroná uticas y los servicios auxiliares de la navegación aérea, y vigilará que los propietarios u operadores de aeronaves civiles, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen este Có digo y sus reglamentos.

Artículo 57 .- La operación de los sistemas y equipos de radiocomunicaciones aeronáuticas que actualmente existen en el país así como la instalación y operación de los que en el futuro se establezcan, estarán sujetos a lo prescrito en el artículo 55.-

Capítulo VIII

De los Aeródromos

Artículo 58.- Todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país, están sujetos al control, de inspección y vigilancia del Ministerio de Aviación. Los aeropuertos internacionales funcionarán y serán administrados de conformidad con el reglamento interno que al efecto se expida.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 59.- Los aeródromos y aeropuertos civiles se clasifican en nacionales, municipales y particulares, de acuerdo con el régimen jurídico de propiedad a que estén sujetos.

El reglamento respectivo clasificará los aeródromos y determinará las condiciones y requisitos técnicos exigidos para cada clase.

Artículo 60.- Todos los aeródromos civiles del país están abiertos al servicio público, de acuerdo con las especificaciones de cada tipo y con base en tarifas aprobadas por el Ministerio de Aviación.

Artículo 61.- Para construir y operar aeródromos en el paí s, se requerirá autorización del Ministerio de Aviación.

Artículo 62.- El Ministerio de Aviación, en caso de guerra o emergencia nacional podrá cancelar o restringir la operación de cualquier aeródromo.

Artículo 63.- Podrán ser declarados de utilidad pública y sujetos a expropiación forzada:

a. Los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares;
b. Los terrenos necesarios para la construcción o ensanchamiento de un aeródromo, o para el establecimiento de instalaciones auxiliares, y
c. Cualquier derecho establecido en un aeródromo ya existente o en terrenos que sean necesarios para construirlo o ensancharlo.

La declaración correspondiente será hecha por el Ministerio de Aviación, el cual comunicará su resolución a la autoridad competente a fin de que esta incoe el procedimiento expropiatorio respectivo de conformidad con la ley de la materia.

Artículo 64.- Las aeronaves civiles no podrán aterrizar en los aeródromos militares del país, a menos que se obtenga para ello permiso especial del Ministerio de Aviación.

En caso de emergencia las aeronaves civiles, podrán aterrizar en aeródromos militares, estando obligados sus tripulantes a dar cuenta inmediata al Comandante del aeródromo y a comprobar las condiciones de emergencia que motivaron el aterrizaje.

Artículo 65.- Para que un aeropuerto tenga carácter internacional, deberá ser declarado como tal por el Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Aviación y ser habilitado para los servicios internacionales correspondientes propios de esta clase de aeropuertos de acuerdo con las normas internacionales conocidas.

Artículo 66.- En los aeródromos y aeropuertos civiles del país, la autoridad superior, en lo que concierne el régimen interno del aeródromo o aeropuerto, será ejercida por el Comandante que al efecto designe el Ministerio de Aviación.

En los aeropuertos internacionales, el Comandante coordinará las actividades

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

administrativas de las autoridades de migración, aduana, sanidad y policía, las cuales estarán subordinadas al Despacho que correspondan y ejercerán sus atribuciones independientemente.

Artículo 67.- La construcción de toda clase de obras de instalación en los aeródromos civiles se someterá, en cada caso, a la aprobación y autorización del Ministerio de Aviación.

Artículo 68.- Los propietarios de aeródromos civiles y particulares están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves del Estado.

Artículo 69.- Las construcciones e instalaciones en los terrenos servicios de transporte a los aeródromos siguientes casos de protección y seguridad de éstos, estarán sujetas a las restricciones que señalaren los reglamentos respectivos y las que con fines de seguridad dicte el Ministerio de Aviación.

Título II

Capítulo I

De los Servicios Aéreos de Transporte Público

SECCIÓN PRIMERA

Disposiciones Generales

Artículo 70.- Los servicios aéreos se clasifican en:

a. Servicios de transporte público, y
b. Servicios aéreos privados.

Artículo 71.- Los servicios aéreos de transporte público se dividen en:

a. Transporte aéreos internos, y
b. Transportes aéreos internacionales.

Ambas clases de servicio pueden ser:

1. Regulares, y
2. No Regulares

Artículo 72.- El servicio aéreo interno de transporte regular es una serie de vuelos que reunen las características siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

a. Se realiza en aeronaves para el transporte de pasajeros, correos o cosas por remuneración, de manera tal que el público tiene accesibilidad permanente al mismo;
b. Se lleva a cabo con objeto de servir el en tráfico entre dos o má ;s puntos que son siempre los mismos, ya sean:

I. ajustándose a un horario publicado, o bien
II. mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que pueda reconocerse como sistemática.

Artículo 73.- El servicio de vuelos que reúne todas las características del artículo anterior y además pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados.

Artículo 74.- Los servicios de transporte aéreo, ya sean, internos o internacionales que no reúnan todas las caracterí sticas determinadas en los Artículos 72 y 72, respectivamente, se considerarán como servicios aéreos no regulares, y se someterán al régimen especifico que este Código establece en cada caso.

Artículo 75.- Las personas naturales o jurídicas de nacionalidad nicaragüense, que se amparen con la bandera de Nicaragua, son las ú nicas que tienen derecho a explotar servicios aéreos de transporte público, ya sean estos servicios o no regulares, internos e internacionales.

Las personas jurídicas a que se refiere el párrafo anterior para tener derecho a explotar. OJO

a. El 51% de su capital por lo menos, debe pertenecer a nicaragüense, y
b. El control efectivo de la empresa y la dirección de la misma deberán estar igualmente en poder de nicaragüenses.

Artículo 76.- Los servicios aéreos de transporte público entre dos puntos cualesquiera del territorio nacional, queda reservado a las aeronaves nicaragüenses.

Artículo 77.- Todo servicio aéreo regular de transporte público interino e internacional, deberá presentarse con sujeción a itinerarios, frecuencias de vuelo, horarios, fletes y tarifas aprobadas por el Ministerio de Aviación.

Ninguna empresa de transporte aéreo podrá cobrar por sus servicios sumas o cantidades diferentes de las especificadas en las tarifas oficiales.

Artículo 78.- Las empresas de transporte aéreo regular, interno o internacional, deben imprimir, publicar y mantener para conocimiento del público, además de sus itinerarios, frecuencias que vuelo, horarios y tarifas, la información que determina el Ministerio de Aviación.

Artículo 79.- Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar toda una ruta o parte de la misma, a menos que obtenga autorización del Ministerio de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Aviación, otorgada de conformidad con el Artículo 91.

No obstante lo dispuesto en él párrafo anterior, el Ministerio de Aviación podrá ordenar o autorizar suspensiones o cambios temporales en los servicios de transporte aéreo, si así lo aconseja el interés público.

Artículo 80.- Las empresas de transporte aéreo, interno e internacional, están obligadas a rendir mensualmente al Ministerio de Aviación, un informe detallado de la horas de vuelo, kilómetros volados, número de pasajeros y carga transportada y demás datos estadísticos que exijan los reglamentos respectivos.

Artículo 81.- En caso de guerra, emergencia o calamidad pública, el Estado podrá requisar las aeronaves de las empresas que hayan obtenido certificados de explotación, las cuales también estarán obligadas a poner a la orden del Estado sus tripulaciones de vuelo y el personal de tierra que sea necesario para las operaciones.

SECCIÓN SEGUNDA

De los Certificados de Explotación

Artículo 82 .- Para explotar cualquier servicio aéreo de transporte público interno o internacional, se requiere un certificado de explotación otorgado por medio de Acuerdo que dictará el Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Aviación, de conformidad con este Código y sus reglamentos.

El certificado de explotación es un documento personal e intransferible.

Lo dispuesto en este artículo no es aplicable a la aviación agrícola, salvo que a juicio del Ministerio de Aviación se haya logrado tal desarrollo en las empresas aéreas agrícolas que se estime conveniente someterlas al régimen de certificados de explotación.

Artículo 83.- Los certificados de explotación se considerarán vigentes hasta por un término inicial máximo de diez años, contados a partir de la fecha de su expedición, renovables por período no mayores del expresado.

El término de duración de un certificado de explotación se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio, la cuantía de la inversión inicial y las ulteriores que sean necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio.

Las prórrogas se concederán a juicio del Poder Ejecutivo, y siempre que la empresa interesada demuestre que ha cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y que ha hecho mejoras de importancia en el servicio.

Artículo 84.- La solicitud de certificado de explotación deberá expresar:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

a. Nombre y nacionalidad del solicitante;
b. Capacidad financiera del solicitante, debidamente comprobada;
c. Clase de servicio que desee explotar;
d. Rutas aéreas que pretenda operar;
e. Equipo de vuelo y personal técnico aeronáutico con que cuenta para la operación del servicio, y
f. Aeródromo e instalaciones auxiliares que pretenda utilizar.

Si se trata de personas jurídicas, el solicitante, además de acreditar la constitución legal de la sociedad y su personería, comprobará que ésta reúne los requisitos estatuidos en el Artículo 75.

Artículo 85.- Si fuere una empresa extranjera la que solicitare un certificado de explotación, además de cumplir con los requisitos aplicables del artículo anterior, acreditará:

a. Que cuenta con autorización de su Gobierno y de los gobiernos de países señalados en sus rutas aéreas para realizar el servicio internacional propuesto;
b. Que su Gobierno otorga o está dispuesto otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo nicaragüense, y
c. Que se sujeta expresamente a las disposiciones de este Código a la jurisdicción de las autoridades nicaragüenses en caso de dañ os a pasajeros, a la carga o equipaje facturado, o a las personas o bienes de terceros en la superficie.

Artículo 86.- Los certificados de explotación especificarán:

a. Los puntos terminales de la ruta, así como los intermedios si los hay, con indicación de aquellos que constituyan paradas comerciales y las que sean únicamente escalas técnicas;
b. La clase y frecuencia del servicio que se dará;
c. Términos, condiciones y limitaciones que garanticen debidamente la seguridad del transporte en los aeropuertos y en las aerovías determinadas en el certificado;
d. Mención expresa de que el titular del certificado se sujeta a las disposiciones de este Código, relativas a responsabilidad por dañ ;os a pasajeros, a la carga o equipaje facturado o a las personas o bienes de terceros en la superficie, y
e. Condiciones limitaciones que el interés público pueda requerir.

Artículo 87.- Otorgado el certificado de explotación, la empresa respectiva no podrá iniciar sus operaciones si antes no comprobare que cuenta con:

a. Aeronaves aprobadas por el Ministerio de Aviación para el servicio y personal técnico debidamente autorizado;
b. Itinerario, tarifas y horarios aprobados por el Ministerio de Aviación, y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

c. Contratos de segura que garanticen de conformidad con este Código, la reparación de los daños causados a pasajeros o a las personas o bienes de terceros en la superficie. O bien, en defecto de este seguro, otorgar las garantías a que se refiere el Artículo 258.

Artículo 88.- En todo certificado de explotación deberá fijarse a la empresa un término prudencial para que inicie sus operaciones; este té rmino no podrá exceder de tres meses a partir de la fecha de la expedición del certificado.

De no iniciarse los servicios dentro del plazo aludido, el Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Aviación, podrá revocar respectivo, lo cual comunicará a la empresa interesada.

Artículo 89.- Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de algún espacio aéreo, aerovías, aeropuertos, facilidades o servicios de navegación.

Artículo 90.- Las empresas de transporte aéreo están obligadas a suministrar los servicios que autorizan sus certificados de explotación en forma segura, adecuada eficaz.

Ninguna empresa de transporte aéreo podrá dar ventajas o injustas o aeropuerto, ni someter a los mismos a tratos discriminatorios, parciales o injustos.

Artículo 91.- Toda autorización para modificar rutas o alterar escalas en las rutas aprobadas, se sujetará en lo aplicable, a los mismos trámites y formalidades que este Código y sus reglamentos establecen para el otorgamiento de certificados de explotación.

Artículo 92.- No se otorgarán certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, en los siguientes casos:

a. Si el solicitante no comprueba su capacidad técnica y financiera para prestar el servicio aéreo de que se trate;
b. Si las necesidades de tráfico a juicio del Ministerio de Aviación están completamente satisfechas;
c. Cuando se trate de personas jurídicas nicaragüenses, si el solicitante no acredita la constitución legal de la sociedad, la nacionalidad de su capital y el control efectivo de la empresa, en los té ;rminos del Art. 75; y

Cuando se trate de empresa extranjera:

i) Si el Estado cuya nacionalidad tenga la solicitante no otorga reciprocidad a las empresas nicaragüenses;

ii) Si el Estado cuya nacionalidad tenga la solicitante no le ha otorgado la autorización

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

respectiva para que efectúe el servicio internacional propuesto, y

iii) Cuando la autorización del servicio sea contraria a los intereses nacionales o a los convenios internacionales suscritos por el Gobierno de Nicaragua.

Artículo 93.- El Ministerio de Aviación, puede, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, alterar, enmendar, modificar o suspender cualquier certificado de explotación en todo o en parte, si la necesidad y conveniencia del público así lo requieren.

En todo caso la resolución se tomará con audiencia de los interesados.

Artículo 94.- El Ministerio de Aviación podrá cancelar un certificado de explotación total o parcialmente, por cualquiera de las causas siguientes:

a. Porque se interrumpa el servicio aéreo totalmente o en una parte importante, sin previa autorización;
b. Porque se negocie, a pesar de lo dispuesto en el párrafo segundo del Arto. 82, el traspaso de un certificado de explotación, o alguno de los derechos en él establecidos;
c. Cuando se trate de empresas nicaragüenses porque el titular del certificado de explotación cambie su nacionalidad, o deje de llenar los otros requisitos establecidos en el Art. 75; en cuyo caso la cancelación será obligatoria y total, y
d. Por incumplimiento de las obligaciones de este Código o de sus reglamentos o alguno de sus términos, condiciones o limitaciones del certificado de explotación.

Artículo 95.- No se cancelará ningún certificado de explotación sin dar a los interesados un término de treinta días prorrogables a juicio del Ministerio de Aviación, a fin de que dentro del mismo presenten las alegaciones o pruebas que estimen convenientes en pro de sus intereses.

Artículo 96.- Cuando concurran solicitudes para la explotación de un servicio pú ;blico de transporte aéreo, se dará preferencia al solicitante que garantice mayor seguridad, eficiencia y continuidad del servicio, de conformidad con las necesidades del público.

Se entiende que hay concurrencia de solicitudes cuando se pretende establecer servicios de transporte aéreo entre puntos de una misma ruta o dentro de la misma zona, y las solicitudes posteriores se presenten dentro de los cinco días siguientes a la presentación de la primera.

SECCIÓN TERCERA

De los Servicios No Regulares

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 97 .- Para la prestación de servicios aéreos no regulares se requiere autorización del Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Aviación, la cual podrá extenderse por un término máximo de cinco años renovable por períodos no mayores.

Esta autorización es un documento personal o intransferible; se cancelará por el Ministerio de Aviación cuando el que la haya obtenido dejare de obtener los requisitos estatuidos en el Artículo 75, cuando no cumpliere en su servicio con los preceptos de este Código y sus reglamentos o cuando la necesidad o conveniencia público así lo requieran.

Antes de llevarse a efecto la cancelación a que alude el párrafo anterior se dará al interesado un término de treinta días, prorrogables a juicio del Ministerio de Aviación, para que dentro del mismo presente las alegaciones y pruebas que estime conveniente a sus intereses.

Artículo 98.- El interesado en obtener autorización para prestar servicios de transporte aéreo no regular deberá presentar ante el Ministerio de Aviación, una solicitud que contendrá los mismos requisitos fijados en el Artículo 84, con excepción del establecido en el acápite d).

Artículo 99.- Otorgada la autorización respectiva, la empresa de transporte aéreo no regular no podrá iniciar sus operaciones si antes no comprobare que ha llenado los requisitos establecidos en los acá ;pites a) y c) del Arto. 87.

Artículo 100.- Independientemente de la autorización a que alude el artículo 97, cada vez que una empresa de transporte aéreo no regular desee un vuelo o una serie de vuelos entre puntos situados dentro del país o entre un punto del territorio nacional y otro del extranjero, deberá recabar permiso escrito del Ministerio de Aviación.

Artículo 101.- Cuando una empresa de transporte aéreo no regular pretenda realizar un vuelo o una serie de vuelos entre puntos comunicados por una empresa de transporte aéreo regular, el permiso a que se refiere solo se otorgará en caso de que la empresa establecida no esté en condiciones que prestar por sí misma el servicio.

Artículo 102.- Los fletes y tarifas para la prestación de servicios no regulares serán fijados de común acuerdo entre la empresa y las partes interesadas, cuando no hayan sido determinados previamente por el Ministerio de Aviación.

SECCIÓN CUARTA

De los Permisos Especiales

Artículo 103.- Toda empresa de transporte aéreo que cuenta con certificado de explotación para servicios aéreos regulares, podrá realizar vuelos especiales o expresos entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

permiso que en cada caso deberá obtener del Ministerio de Aviación.

Artículo 104.- El Ministerio de Aviación podrá otorgar permisos para la realización de vuelos de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo.

Estos permisos se concederán por el término máximo de treinta días, renovables si la necesidad así lo requiere.

Artículo 105.- Cuando por falta de equipo de vuelo, debidamente comprobado, una empresa nicaragüense que se vea precisada a arrendar temporalmente una aeronave de matrícula extranjera, el Ministerio de Aviación podrá autorizar el empleo de tal aeronave para fines de transporte público dentro del país, a cuyo fin le concederá ; un permiso provisional de circulación. Este permiso se otorgará por un término máximo de seis meses, prorrogables a juicio de el referido Ministerio.

Artículo 106.- Los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras de turismo que deseen visitar Nicaragua, deberán dar aviso de su llegada al Comandante del aeropuerto internacional donde vayan a aterrizar, con la anticipación necesaria para el personal de migración, aduana y sanidad se encuentre reunido en el aeropuerto, a fin de practicar la inspección y los trámites de rigor.

El aviso a que se refiere el párrafo anterior deberá contener los datos siguientes:

a. Matrícula y nacionalidad del avión;
b. Marca y tipo del avión;
c. Nombre del piloto y demás tripulantes si los hubiere;
d. Aeropuerto internacional de entrada;
e. Hora estimada de llegada;
f. Nombre y nacionalidad de las personas a bordo del avión.

Los propietarios u operadores a que se refiere este artículo, por el mismo hecho de visitar Nicaragua o de volar sobre su territorio, quedan sujetos en cuanto a responsabilidad por daños, a las disposiciones de este Código y demás leyes aplicables, y a la jurisdicción de las autoridades administrativas y judiciales nicaragüenses para todos los fines de dicha responsabilidad.

Artículo 107.- A los propietarios de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines turísticos, se le concederá un permiso provisional de circulación de acuerdo con lo que establezca el reglamento respectivo.

SECCIÓN QUINTA

Del Transporte Aéreo Internacional

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 108 .- Los certificados que el Poder Ejecutivo expida para la explotación de los servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las prescripciones de este Código, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados válidamente por el Gobierno de Nicaragua.

A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad.

Artículo 109.- Para los efectos de la determinación de una ruta aérea internacional, bastará con precisar los aeropuertos de entrada y de salida dentro del territorio nicaragüense, así como el punto o puntos del Estado extranjero que la aeronave toque antes de aterrizar y después de despegar del territorio nacional. Tratándose de servicios internacionales troncales, el Ministerio de Aviación podrá exigir, sin embargo que se describa la ruta de terminal a Terminal y las escalas intermedias.

Artículo 110.- Cualquier aeronave extranjera cuyo propietario u operador desee volar en tránsito sobre territorio nicaragüense, o aterrizar en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correspondencia deberá:

a. Dar aviso previo y oportuno al Ministerio de Aviación, ya sea directamente o por conducto de las autoridades diplomáticas o consulares nicaragüenses, acreditadas en el extranjero;
b. Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por este Código y sus reglamentos, así como con las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, equipo y accesorios de seguridad y contar con certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal de vuelo y demás documentos pertinentes; y
c. Cumplir con las disposiciones legales de la República, sobre aduana, migración y sanidad.

Los propietarios y operadores a que se refiere este artículo, por el mismo hecho de visitar Nicaragua o de volar sobre su territorio, quedan sujetos en cuanto a responsabilidad por daños, a las disposiciones de este Código y demás leyes aplicables, y a la jurisdicción de las autoridades administrativas y judiciales nicaragüenses para todos los fines de dicha responsabilidad.

Artículo 111.- Los propietarios de aeronaves civiles nicaragüenses, que deseen llevarlas al extranjero, ya sea temporalmente o con fines de exportación, deberán recabar permiso del Ministerio de Aviación.

Artículo 112.- La entrada y salida del país de aeronaves que efectúan vuelos internacionales, deberán hacerse por los aeropuertos designados por el Ministerio de Aviación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 113.- Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operen en Nicaragua, deberán tener permanentemente en el país un apoderado generalísimo.

Artículo 114.- Inmediatamente después de que una aeronave procedente del extranjero aterrice en territorio nicaragüense, el Comandante de la aeronave, o el Agente terrestre de la misma, presentará en el aeropuerto a las autoridades respectivas, los siguientes documentos:

a. Lista de la tripulación;
b. Lista de pasajeros y relación de equipajes personales;
c. Manifiesto de carga;
d. Guía de correspondencia;
e. Despacho y permiso de salida del último lugar de procedencia, y
f. Si la aeronave procede de un lugar o país afectado por una epidemia, se le exigirá el certificado de sanidad correspondiente.

En este caso quedarán sujetas las aeronaves, su tripulación y pasajeros y los efectos transportados, a las disposiciones sanitarias de la República y a las del Código Sanitario Panamericano.

Artículo 115.- El Comandante de una aeronave de transporte pú blico que se dirija al extranjero, o en su defecto el agente autorizado de la empresa, deberá presentar a las autoridades respectivas del aeropuerto, por lo menos treinta minutos antes de iniciar el vuelo, los siguientes documentos:

a. Plan de vuelo;
b. Lista de tripulación;
c. Lista de pasajeros y relación de equipajes personales;
d. Manifiesto de carga;
e. Guía de correspondencia;
f. Despacho y permiso de salida, y
g. Permiso de sanidad.

Artículo 116.- Si por causa de emergencia una aeronave en vuelo internacional se ve precisada a aterrizar en un aeródromo que no tenga carácter internacional, deberá dar aviso inmediato a las autoridades aeronáuticas del lugar, y, en su defecto, a la autoridad más cercana con el fin de que ésta dicte las providencias necesarias para evitar que la aeronave sea descargada sin llenar los requisitos de ley. Los gastos extraordinarios que con este motivo se ocasionen, serán por cuenta de propietario u operador de la aeronave.

Capítulo II

De la Aviación Agrícola

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 117 .- Se considera aviación agrícola a aquella rama de la aeronáutica, organizada, equipada y entrenada para proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura en cualquiera de sus aspectos, con las siguientes finalidades propias:

a. Preparación de tierras mediante el uso de fertilizantes y mejoradotes;
b. Siembra de labores;
c. Combate de plagas agrícolas;
d. Aplicación de defoliantes, fertilizantes, insecticidas, hierbicidas y hormonas;
e. Provocación artificial otras aplicaciones científicas agrí colas que sean aprobadas por el Ministerio de Agricultura.

Artículo 118.- La autorización de los servicios aéreos relativos a la aviación agrícola así como la del equipo y del personal vuelo que participe en dichos servicios y operaciones, se llevará a cabo de conformidad con el reglamento que al efecto expida el Poder Ejecutivo.

Artículo 119.- Toda persona natural o jurídica que opere aeronaves destinadas a servicios agrícolas, responderá pecuniariamente por los dañ ;os que cause a personas o bienes de terceros en la superficie con motivo de la aplicación de substancias químicas peligrosas, o de la caída de un avión o de objetos desprendidos o arrojados de él.

Capítulo III

De los Servicios Aéreos Privados

Artículo 120.- Son servicios aéreos privados, aquellos que tengan como fin ú nico y exclusivo:

a. El turismo con propósitos particulares y sin remuneración alguna;
b. Los trabajos aéreos tales como los de aerotopografía, aerofotografía, publicidad comercial y otros semejantes;
c. Los servicios particulares de una empresa y los asuntos privados del propietario de la aeronave, sin remuneración alguna y distintos de los de transporte público y agrícola:
d. Las actividades industriales, mediante compensación o sin ella, distintas del transporte público:
e. La enseñanza a través de escuelas aeronáuticas privadas o de particulares, debidamente autorizadas, mediante compensación o sin ella, y
f. Las aplicaciones científicas de la aviación civil, tales como los vuelos educacionales, la determinación de la trayectoria de los huracanes, de los vuelos de los acridios y de las aves migratorias y otros análogos.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 121.- Para realizar servicios aéreos privados por remuneración se requiere autorización del Ministerio de Aviación y ser persona natural o jurídica de nacionalidad nicaragüense.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Ministerio de Aviación, cada vez que lo estime necesario podrá autorizar el empleo temporal de personal técnico y aeronaves extranjeras para el desempeño de servicios aéreos privados por remuneración.

Estas autorizaciones se concederán por un término no mayor de seis meses, pero podrán ser renovados si persiste la necesidad.

Artículo 122.- Las autorizaciones para servicios aéreos privados por remuneración, se otorgarán por un período inicial máximo de dos años prorrogable.

Artículo 123.- Los propietarios y operadores de aeronaves de servicio aéreo privado deberán llenar todos los requisitos de seguridad que el presente Código y sus reglamentos establecen para el servicio aéreo de transporte público.

Artículo 124.- Las aeronaves de servicio privado no podrán efectuar, en ningún caso, servicios aéreos de transporte público.

Artículo 125.- Antes iniciar su operaciones la persona natural o jurídica que haya sido autorizada para prestar un servicio aéreo privado por remuneración, deberá acreditar ante el Ministerio de Aviación, que ha garantizado el pago de las responsabilidades en que pueda incurrir por daños causados a terceros en la superficie, mediante seguro o fianza de persona abonada, que sean suficientes para reparar dichos daños.

Artículo 126.- El Ministerio de Aviación podrá modificar, suspender, revocar o cancelar cualquier autorización que ampare un servicio aéreo privado, por incumplimiento de las disposiciones de este Código o de sus reglamentos, o de alguno de los términos, condiciones o limitaciones de la autorización respectiva.

Sin embargo, no se revocará ni se cancelará ninguna autorización sin dar a los interesados un término de treinta días para que dentro del mismo presenten las alegaciones o pruebas que estime convenientes en pro de sus intereses.

Artículo 127.- Los propietarios u operadores de aeronaves de servicio privado que las destinen a fines particulares y sin remuneración y no comprendidos por el Art. 128, no necesitarán autorización para poder circular.

Bastará que obtengan la matrícula respectiva, y que tengan vigentes sus licencias, certificados de aeronavegabilidad y libros de a bordo. Además, deberán cumplir con todas las disposiciones sobre seguridad de la navegación aérea, contenidas en este Có digo y sus reglamentos y garantizar mediante seguro o fianza de persona abandonada que sean suficientes, las responsabilidades en que pueda incurrir por

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

daños a las personas o bienes de terceros en superficie.

Capítulo IV

De los Clubes Aéreos, Escuelas de Aviación y Fábricas de Aviones

Artículo 128.- Solo con autorización previa podrán desarrollarse actividades aéreas civiles tendientes al adiestramiento de pilotos o personal aereonáutico de tierra o al fomento del turismo aéreo.

Para extender dicha autorización deberán llenarse los siguientes requisitos:

a. Cuando se trate de persona jurídica deberá comprobarse su constitución legal la personería de solicitante;
b. Cuando se trate de escuelas o centros de adiestramiento de personal aeronáutico, deberá acreditarse, que deberá acreditarse que se han cumplido todos los requisitos que establece el reglamento respectivo, y
c. En todo caso, el solicitante deberá justificar su idoneidad y su capacidad técnica a satisfacción del Ministerio de Aviació n.

Artículo 129.- Se consideran de utilidad pública:

a. Las escuelas de aviación y los centros de investigaciones aeroná uticas;
b. Los clubes aéreos, y
c. Las fábricas y plantas armadores de aeronaves, motores. Accesorios y talleres de conservación aeronáutica.

Artículo 130.- Para el establecimiento de fábricas y plantas Armadoras de aeronaves, motores y accesorios o talleres de conservación aeronáutica, se necesitará autorización previa del previa del Ministerio de Aviación, y sus empresarios quedarán obligados, en todo caso, a regir sus actividades de acuerdo con las disposiciones reglamentarias y de seguridad que dicte el Poder Ejecutivo.

Artículo 131.- Las escuelas o centros de instrucción y adiestramiento aeroná utico civil podrán ser de carácter oficial o privado, y en ambos casos se regirán y funcionarán de acuerdo con las normas de este Código y sus reglamentos.

Artículo 132.- El profesorado de las escuelas de Aviación civil deberá ser autorizado por el Ministerio de Aviación, en la forma que establezca el reglamento respectivo.

Artículo 133.- El Ministerio de Aviación aceptará para la expedición de las autorizaciones a que se refiere el artículo anterior, los resultados de exámenes presentados ante escuelas de aeronáutica debidamente reconocidas, reservándose el

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

derecho de re-examen cuando lo estime pertinente.

Artículo 134.- La autorización dada por el Ministerio de Aviación a una escuela de aeronáutica, podrá ser cancelada en cualquier momento si se llegare a comprobar irregularidades en la enseñanza y en la expedición de títulos.

Artículo 135.- Los clubes aéreos se organizarán y reglamentos asociaciones civiles y sus estatutos y reglamentos internos deberán ser aprobados por el Ministerio de Aviación después de lo cual esta dependencia gestionará ante la autoridad respectiva el reconocimiento de su personalidad jurídica. El Ministerio de Aviación controlará ; las actividades aéreas y técnicas de los clubes, de acuerdo con el reglamento respectivo.

Artículo 136.- No causará impuesto la importación de aviones, motores, equipos, aparatos, materiales, refacciones, combustible y lubricantes destinados al uso de los clubes aéreos cuya personalidad haya sido reconocida por el Poder Ejecutivo.

Artículo 137.- El Ministerio de Aviación podrá solicitar ante la autoridad que reconoce la personalidad jurídica a un club aéreo si éste no da cumplimiento a las disposiciones reglamentarias vigentes.

Capítulo V

De la Investigación de Accidentes Aéreos

Artículo 138.- El Ministerio de Aviación está obligado a investigar los accidentes que ocurran a aeronaves civiles dentro del territorio nacional.

Concluida la investigación, que se llevará a cabo en la forma que prescriba el reglamento respectivo, dicha dependencia determinará la causa probable del accidente y se harán las recomendaciones pertinentes. En su caso, impondrá las sanciones administrativas que correspondan y cuando proceda, podrá los hechos en conocimiento de la autoridad judicial competente.

Artículo 139.- Son de interés público la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas o perdidas, y tanto las autoridades como las empresas de transporte aéreo y los particulares, están obligados a participar en ellos en la esfera de sus posibilidades, conforme a las disposiciones del reglamento respectivo.

Artículo 140.- Las operaciones de búsqueda y salvamento serán dirigidas y controladas por el Ministerio de Aviación, cuando se trate de accidente sufrido por una aeronave de transporte público. Los gastos que origine el rescate de la aeronave y las víctimas, serán por cuenta de la empresa que hacía este tráfico.

Artículo 141.- Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo, deberá dar parte a la autoridad más pró xima, la que estará obligada a comunicar los

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

hechos por la vía más rápida al Ministerio de Aviación.

A falta de Comandante de la aeronave y autoridad aeronáutica, la primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomará bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo, y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulantes.

Artículo 142.- Los inspectores de aeronáutica o en su defecto el Comandante del aeródromo más próximo, tiene la obligación de acudir a inspeccionar personalmente la aeronave accidentada, tomar las medidas pertinentes y dar cuenta inmediata al Ministerio de Aviación.

Artículo 143.- El Ministerio de Aviación, creará en los lugares que estime convenientes, centros auxiliares de búsqueda y salvamento.

Artículo 144 .- Los propietarios, pilotos u operadores de aeronaves civiles darán parte inmediata al Ministerio de Aviación de los accidentes que sufran sus aeronaves.

Artículo 145.- Las empresas de transporte aéreo tendrán la obligación de proporcionar a las personas interesadas que le soliciten, los informes precisos que tengan acerca de sus aeronaves accidentadas o pérdidas.

Artículo 146.- Se considerará perdida una aeronave en los casos siguientes:

a. Por declaración del propietario u operador, bajo protestas de decir verdad, sujeta a comprobación por parte del Ministerio de Aviació n, y
b. Cuando transcurrido tres meses desde la fecha en que se tuvieron las ú ltimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

En ambos casos el Ministerio de Aviación declarará la pé rdida y ordenará la cancelación de matrícula en el Registro correspondiente.

A partir de esta declaración empiezan a contarse los plazos de prescripción de las acciones civiles respectivas.

Artículo 147.- Se considerará abandonado una aeronave:

a. Cuando así lo manifiesten por escrito el propietario u operador ante el Ministerio de Aviación;
b. Cuando por un término de noventa días permanezcan en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo cuidado directo o indirectamente, de su propietario u operador, y
c. Cuando carezca de matrícula y se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia.

El Ministerio de Aviación, en el caso del acápite a) hará ; la declaración de abandono

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

sin exigir ningún otro requisito. En los casos de los acápites b) y c) mandará publicar un aviso por tres días seguidos en el Diario Oficial, y después de ocho días a partir del último avisó, sin que nadie la haya reclamado, hará la declaratoria de abandono y pondrá la aeronave a disposición del Ministerio de Hacienda para que proceda a subastarla en beneficio del Fisco.

Artículo 148 .- En caso de accidente aéreo, cualquier aeronave nacional o extranjera que se encuentre en Nicaragua, podrá acudir en auxilio de las ví ctimas, pero tendrá la obligación de comunicarlo previamente y por la vía más rápida al Ministerio de Aviación.

Si dicha aeronave se encuentra en territorio extranjero, necesitará recabar un permiso especial para ello.

Artículo 149.- Las autoridades civiles y militares más próximas al lugar donde más próximas al lugar donde ocurrió un accidente aé ;reo, están en la obligación de destacar para dicho lugar brigadas de salvamento a fin de proporcionar los primeros auxilios a las víctimas y poner guardias militares o civiles hasta el momento en que lleguen los investigadores que al efecto nombre el Ministerio de Aviació n.

Artículo 150.- Si por causa imprevista o fuerza mayor una aeronave se viere obligada efectuar un aterrizaje forzoso en territorio nacional, el Comandante o piloto de la aeronave, y, en su defecto, cualquier miembro de la tripulación, cuidará de que no se descargue ninguna mercancía o equipaje, y de que los pasajeros no abandonen el lugar del aterrizaje mientras no tengan permiso del Ministerio de Aviación, excepto cuando sea necesario para maniobras de salvamento.

Artículo 151.- La correspondencia que sea transportada por una aeronave que haya sufrido un accidente o que efectúe un aterrizaje forzoso, deberá ser recogida por el Comandante de la aeronave, en su defecto por otro miembro de la tripulación, y en defecto de ambos, por persona responsable. En cualquiera de estos casos deberá ser entregada lo más pronto posible a un empleado del servicio postal.

Título III

Capítulo I

Del Contrato del Transporte Aéreo

Artículo 152 .- Empresa de transporte aéreo es toda persona natural o jurídica que mediante certificado de explotación o autorización otorgada por el Poder Ejecutivo, realiza servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, con carácter regular o no regular.

Artículo 153.- Para los efectos de este Código se reputará como porteador a toda

empresa que reúna los requisitos del artí culo anterior sea o no propietaria de la aeronave.

Empleado es todo agente o dependiente del porteador que actúe en nombre y por cuenta del mismo mientras realice las funciones que correspondan a su empleo, estén o no dentro del campo de sus atribuciones.

Artículo 154.- En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores, se considerará como último porteador al que realice la etapa final del transporte consignada en el contrato respectivo. Sin embargo, cuando el transporte termine efectivamente en un punto anterior al de destino previsto en el contrato, se reputará como último porteador al porteador de esta etapa.

Artículo 155.- Se conceptuará propietario de una aeronave a la persona natural o jurídica a cuyo nombre esté matriculada en el Registro de Propiedad Aeronáutico.

Artículo 156.- Por el contrato de transporte aéreo el portador se obliga por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por la vía aérea, pasajeros o cosas y a entregar éstas al consignatario.

Artículo 157.- El transporte aéreo interno se ceñirá ; a las disposiciones del presente Código y sus reglamentos y en su defecto, a lo que prescribe el Código de Comercio con respecto al trasporte terrestre y fluvial.

Se considera interno todo transporte en el cual, por consecuencias de acuerdo entre dos partes, el lugar de partida y lugar de destino están situados dentro del territorio nacional.

Artículo 158.- El transporte aéreo internacional a falta de tratado, convenios o acuerdos internacionales, se regirá por los principios establecidos en este Código y sus reglamentos. Se considera internacional todo transporte en el cual, por acuerdo entre las partes:

a. El lugar de partida y el de destino están situados en territorio de dos Estados diferentes;
b. El lugar de partida y el de destino están situados en territorio de un mismo Estado, estando provistos uno o más aterrizajes en el territorio de otro Estado.

Artículo 159.- Se considera que constituye un solo transporte el que varios porteadores ejecuten sucesivamente, por vía aérea, cuando las partes lo hayan tratado como operación única.

Artículo 160.- Cuando el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio nacional, el transporte no perderá su carácter interno por el hecho de que la aeronave, por causa de fuerza mayor, tenga que efectuar un aterrizaje imprevisto en territorio extranjero.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 161 .- En caso de transporte aéreo internacional, el porteador no podrá embarcar pasajeros que no justifiquen estar debidamente autorizados para desembarcar en el lugar de destino y en las escalas previstas, cuando el país donde se efectué la escala exija vista de tránsito.

Artículo 162.- En el transporte de pasajeros, el porteador tiene la obligación de expedir boletos de pasaje, que debe contener las siguientes especificaciones:

a. El lugar y fecha de emisión;
b. Los puntos de partida y destino;
c. Las escalas previstas;
d. El valor del pasaje, y
e. El nombre y domicilio del porteador y del pasajero.

Artículo 163.- La falta, las irregularidades o la pérdida del boleto de pasaje, no afectan la existencia ni la validez del contrato de transporte, el cual continuará rigiéndose por las disposiciones de este Código.

Sin embargo, si el porteador acepta al viajero sin que le haya sido expedido el boleto correspondiente, no tendrá derecho de acogerse a las disposiciones de este Código, que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 164.- En el transporte de equipaje, con excepción de los objetos de mano que el viajero conserve bajo su cuidado, el porteador tiene la obligación de expedir un talón de equipaje, que deberá constar de dos partes ; una, para el viajero y otra, para el porteador en las cuales se especificará lo siguiente:

a. Lugar y fecha de la emisión;
b. Los puntos de partida y de destino;
c. El nombre y la dirección del porteador;
d. Número del boleto de pasaje;
e. Número y peso de los bultos, y
f. Total del valor declarado, cuando se ha hecho tal declaración.

Artículo 165.- La falta, las irregularidades y la pérdida del talón de equipaje no afectan la existencia ni la validez del contrato de transporte, el cual continuará rigiéndose por las disposiciones de este Código.

Sin embargo, si el porteador acepta los equipajes sin expedir los talones correspondientes, o si el talón no contiene los datos indicados bajo los acápites c), d) y e) del artículo 164, el porteador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de esta Ley que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 166.- Todo porteador de mercancía, sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, tiene derecho a pedir al cargador la expedición o

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

entrega de un documento denominado carta de porte aéreo, la cual puede ser emitida al portador, y a la orden o nominativamente, transfiriéndose de la manera y con los efectos previstos en el Código de Comercio para los títulos de esa naturaleza.

Sin embargo, la falta, irregularidades o pérdida de dicho documento, no afectan la existencia ni la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las disposiciones del presente Código sin perjuicio de los dispuesto en el artículo 170.

Artículo 167.- La expedición de la carta de porte se sujetará a las reglas siguientes:

a. Se extraerá por el cargador en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía;
b. El primer ejemplar llevará la indicación para el porteador y estará firmado por el cargador. El segundo ejemplar llevará las indicaciones para el consignatario, estará firmado por el cargador y el porteador acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar estará firmado por el porteador y será entregado por él al cargador después de aceptada la mercancía;
c. La firma del porteador deberá estamparse desde el momento de la aceptación de la mercancía;
d. La firma del porteador podrá reemplazarse por un sello; la del cargador podrá ser impresa o reemplazada por un sello, y
e. Si, a petición del cargador, el porteador extendiera la carta del porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actú a por cuenta del cargado.

Artículo 168 .- El porteador tiene derecho de pedir al cargador la expedición de cartas de partes distintas cuando se trate de varios bultos.

Artículo 169.- La carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

a. El lugar en que el documento ha sido expedido y la fecha de expedición;
b. Los puntos de partida y de destino;
c. Las escalas previstas, con reserva de la facultad del porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad;
d. El nombre y la dirección del cargador;
e. El nombre y la dirección del primer porteador;
f. El nombre y la dirección del consignatario, cuando el caso lo requiera;
g. La naturaleza de la mercancía;
h. El número de bultos, la forma de empaque, las marcas especiales o numeración de los bultos;
i. El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía;
j. El estado aparente de la mercancía y del empaque;
k. El plazo del transporte si se ha estipulado; la fecha y el lugar de pago y la persona que debe pagar;
l. Si el envío se hace contra reembolso, el precio de la mercancía, y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

eventualmente, el total de los fletes;
m. El importe del valor declarado, cuando se haya hecho la declaración;
n. El número de ejemplares de la carta de porte aéreo;
o. Los documentos trasmitidos al porteador para acompañar la carta de porte aéreo, y
p. El plazo para el transporte y una breve relación de las vías a seguir, si así ha sido estipulado.

Artículo 170.- Si el porteador acepta la mercancía sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene todas las indicaciones señaladas en el artículo 169 del acápite a), al acá pite i) inclusive, y las contenidas en el acápite p), el porteador no tendrá derecho a acogerse a las estipulaciones de este Código que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 171.- El cargador es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones relativas a las mercancías que asiente en la carta de porte aé reo.

En consecuencia, sobre él recaerá la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador, o por cualquiera otra persona, a consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 172.- La carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba contraria, de la celebración del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones del transporte.

Los enunciados de la carta de porte aéreo relativos al peso, dimensiones y empaque de la mercancía, así como el número de bultos, hacer fe, salvo prueba en contrario; los que se refieren a la cantidad, volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador más que en caso de verificación efectuada por él en presencia del cargador y hecho constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de enunciados relativos al estado aparente de la mercancí a.

Artículo 173.- La falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte aéreo, no afecta a la transporte, que continuará rigiéndose por las disposiciones del artículo 176.

Artículo 174.- El cargador tiene derecho, siempre que cumple con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, bien sea retirándola del aeródromo de partida o de destino, o deteniéndola en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, o haciendo que se entregue en el punto de destino o en el curso de la ruta o persona distinta del consignatario indicando en la carta de porte, o pidiendo su regreso al aeródromo de partida, cuando el ejercicio de este derecho no perjudique al portador ni a otros cargadores, y con la obligación de rembolsar los gastos que se originen de ellos.

Artículo 175.- En el caso de que sea imposible ejecutar las órdenes del cargador, el porteador deberá darle aviso de ello inmediatamente.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 176.- Si el porteador se ajusta a las órdenes de disposición de la mercancía del cargador, sin exigirle la presentación del ejemplar de la carta de porte entregada a éste, será responsable, salvo la acción contra el cargador del perjuicio que pudiese causarse por este hecho al tenedor regular de la carta del porte.

Artículo 177.- El derecho del cargador cesa desde el momento en que comienza el del consignatario de conformidad con lo estipulado el siguiente artículo. Sin embargo, si el consignatario recobrará su derecho de disponer de la mercancía.

Artículo 178.- Salvo en los casos indicados en los artículos precedentes, el cargador tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a pedir al porteador que le remita la carta de porte y que le entregue la mercancía, previo el pago de fletes y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la carta de porte.

Artículo 179.- Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá dar aviso al consignatario de la llegada de la mercancía.

Artículo 180.- Si el porteador reconoce que la mercancía ha sufrido extravío, o si al terminar un plazo de siete días, después de aquel en que la mercancía deberían haber llegado, ésta no se recibe, el consignatario quedará autorizado para hacer valer con relación al porteador los derechos que le otorgue el contrato de transporte.

Artículo 181.- El porteador y el consignatario podrán hacer valer los derechos que les confiere, respectivamente, los artículos 180. 181, 182,183, 184, 185 y 186, cada uno en su propio nombre, a condición de cumplir con las obligaciones que el contrato los imponga.

Artículo 182.- Los artículos 174, 175, 176, 177, 178,179, 180 y 181, no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del cargador y del consignatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan bien sea del porteador o del consignatario.

Artículo 183.- Cualquier cláusula que derogue las estipulaciones de los artí culos 174, 175, 176, 177, 178, 179,180 y 181, deberá constatar en la carta de porte.

Artículo 184.- El cargador está obligado a proporcionar los datos y adjuntar a la carta de porte aéreo los documentos que, antes de remitir la mercancía al consignatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades, de aduana, portuarias, de policía y sanidad. El cargador es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos datos y documentos, salvo en el caso de que la culpa sea imputable al porteador o a sus dependientes.

El porteador no tiene obligación de cerciorarse si esos datos y documentos son exactos suficientes.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Capítulo II

De la Situación Jurídica del Comandante de la Aeronave

Artículo 185.- Toda aeronave destinada a un servicio de transporte público estará bajo el mando de un Comandante nombrado por la empresa explotadora dentro de los pilotos que integran el personal de vuelo.

Artículo 186.- El Comandante es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo transportados. Esta responsabilidad comienza tan pronto se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo y cesa al final de éste, cuando el representante de la empresa i cualquier autoridad competente toma a sus cargo la aeronave, los pasajeros, la carga, los equipajes y el correo.

Artículo 187.- Corresponde al Comandante de la aeronave:

a. Impartir las órdenes o instrucciones para el gobierno y dirección de la aeronave;
b. Mantener el orden en la aeronave e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas o rehusen u omitan prestar el servicio que les corresponde;
c. Arrestar a los que cometieren un delito, levantando información del hecho, y entregar a los delincuentes a la autoridad competente en el lugar de aterrizaje más próximo;
d. Sus pender de sus funciones, por causa grave, a un tripulante;
e. Levantar acta de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo, inscribiéndolos en el libro de a bordo correspondiente;
f. Adoptar las disposiciones necesarias para mantener, durante el viaje, en buenas condiciones de vuelo, apertrechada y provista a la aeronave; y adoptar las medidas necesarias de seguridad, en caso de aterrizaje fuera de los aeró dromos de su ruta;
g. Hacer echazón, para salvar la aeronave de un riesgo inminente, y
h. Variar la ruta en caso de fuerza mayor.

Artículo 188.- En el caso que contempla el acápite c) del artículo anterior, el Comandante de la aeronave pondrá los hechos en conocimiento de las autoridades competentes de primer lugar de aterrizaje del territorio nacional, o de las autoridades extranjeras y competentes y del Cónsul nicaragü ;ense más cercano, si el aterrizaje se realiza fuera del país.

Artículo 189.- Son obligaciones del Comandante de la aeronave:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

a. Constatar que la aeronave y la tripulación tienen los documentos y libros exigidos por las leyes y reglamentos;
b. Cerciorarse que la aeronave y sus diversos equipos están en perfectas condiciones de funcionamiento;
c. Estar en posesión de los informes me teológicos de su ruta, no debiendo emprender el viaje si no tiene previsión satisfactoria a lo menos hasta el primer punto de aterrizaje;
d. Supervigilar la distribución de la estibación a bordo, impidiendo mayor peso que el autorizado;
e. Rechazar la mercadería visiblemente en malas condiciones que constituya un peligro para la aeronave o molestia grave para los pasajeros y tripulantes, y también los objetos prohibidos, y
f. Impedir el embarque de personas, en condiciones físicas o psí quicas anormales, que puedan perjudicar el orden o la seguridad del viaje.

Capítulo III

De los Contratos Sobre Aeronaves y de la Prescripción

Artículo 190.- Todo contrato por el cual se transfiera el dominio de una aeronave o se constituya en ella un derecho real, deberá constar en escritura pú ;blica, la cual se inscribirá en el Registro de propiedad Aeroná utica.

Artículo 191.- Cuando exista sobre una aeronave un gravamen hipotecario, o cualquier otro derecho real característico de los bienes raí ces, la venta judicial se hará como si se tratare de propiedad inmueble ; en otros casos dicha venta se llevará a efecto conforme las reglas de propiedad mueble.

Artículo 192.- Dos o más personas pueden ser co-propietarias de una aeronave y el condominio se regirá por las reglas del Código Civil.

Artículo 193.- El fletamento es un contrato por el cual el fletante, mediante remuneración, cede a otro persona el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, para un viaje o una serie de viajes, para un número de kilómetros a recorrer, o para un cierto tiempo, reservándose la dirección y autoridad sobre la tripulació n y la conducción técnica de la misma aeronave.

Los derechos y obligaciones derivados del fletamento no podrán cederse, total o parcialmente, si tal facultad no fuere expresamente convenida.

Artículo 194.- Fletador es la parte contratante que ha celebrado un contrato de fletamento con el propietario de la aeronave o con quien pueda legalmente llevarlo a efecto.

Artículo 195.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito y ser aprobado por el Ministerio de Aviación, el cual extenderá dicha aprobación solamente en caso que el

fleteador esté autorizado conforme las disposiciones de este Código para llevar a efecto el servicio que se propone darle a la aeronave.

Artículo 196.- Recaerán sobre el fleteador todas las responsabilidades a que se refiere este Código relacionadas con el contrato de transporte; pero habrá responsabilidad solidaria entre fletadory fletante cuando se trate de indemnizaciones por daños a pasajeros o a terceros en la superficie.

Artículo 197 .- Si el fletador en virtud de estado en fletamento la aeronave, la responsabilidad, en lo que respecta al contrato de transporte, recaerá sobre el último fletador; pero habrá responsabilidad solidaria entre el último fletador y fletantes anteriores cuando se trate de daños a pasajeros o a terceros en la superficie.

Artículo 198.- El arrendamientos de aeronaves podrá hacerse por uno o más viajes; por kilometraje a recorrer; o por tiempo determinado, limitándose la obligación del arrendador a hacer entrega de la aeronave en el tiempo y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria para el vuelo.

En el arrendamiento el arrendador no necesitará equipar a la aeronave; pero la deberá mantener en condiciones normales de uso hasta el fin del contrato, cesando esta obligación en caso de culpa de al arrendador. El arrendador no tendrá bajo su dirección y dependencia a la tripulación; quedando a cargo del arrendatario la conducción técnica de la propia aeronave.

Artículo 199.- El arrendamiento de aeronaves civiles deberá efectuarse por escritura pública o por documento privado suscrito ante la autoridad competente que determine el Reglamento. El arrendamiento que conste en escritura pública se inscribirá en el Registro de propiedad Aeronáutica.

Artículo 200.- No podrá venderse, donarse, darse en arrendamiento o comodato una aeronave nicaragüense para ser llevada al extranjero, sin la autorización previa del Ministerio de Aviación. Se exceptúan de esta disposición las ventas a extranjeros que se hagan en pública subasta.

La autorización deberá precisar la finalidad a que se destinará la aeronave y en lugar donde efectuará sus operaciones.

Artículo 201.- No obstante ser bienes muebles, las aeronaves civiles son susceptibles de hipoteca. Este contrato se regirá en lo no previsto por esta ley, por las disposiciones aplicables del Código de Comercio y en su defecto, del Código Civil.

Artículo 202.- El crédito hipotecario prefiere a cualquier otro crédito, excepto los siguientes:

a. Expensas judiciales y las destinadas a la conservación de la aeronave, durante el juicio:
b. Indemnizaciones por asistencia o salvamento, verificados durante la existencia

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

de la hipoteca;
c. Los créditos del Estado por impuestos y por tasas en concepto de utilización de aeropuertos o de los servicios auxiliares de la navegación aérea por un término no mayor de sesenta días;
d. Gastos efectuados por el Comandante de la aeronave en uso de sus facultades y que hubieren sido indispensables para la continuación del último viaje, y
e. Salarios devengados por los dependientes y empleados a bordo de la aeronave, durante el último viaje.

Artículo 203.- Si la aeronave se destruyere o fuere expropiada, el acreedor hipotecario podrá hacer valer su preferencia sobre el seguro, y sobre la indemnización que deban al dueño.

Artículo 204.- Las aeronaves hipotecadas en el país no pueden ser trasladadas temporal o definitivamente al exterior sin consentimiento expreso del acreedor, el cual deberá otorgar su autorización en escritura pública.

Artículo 205.- Sin el consentimiento expreso del acreedor hipotecario no podrán variarse las características de construcción o de motopropulsión de la aeronave.

Artículo 206.- La hipoteca se extingue por las siguientes causales:

a. Por la pérdida de la aeronave o su destrucción total, sin perjuicio de los dispuesto en el artículo 203, y
b. Por el remate judicial, siempre que se haya citado al acreedor de conformidad a las leyes generales.

Artículo 207 .- Las aeronaves, los motores, hélices y otros equipos de repuestos para las mismas aeronaves, podrán ser objeto de prenda, la cual quedará en poder del acreedor y en todo caso se regirá por las disposiciones del presente Código.

Artículo 208.- El contrato de prenda deberá constar en escritura pública y se inscribirá en el Registro de Propiedad Aeroná utica, si se refiere a la aeronave y en la Sección de Prenda Industrial, si se tratare de motores y otros accesorios, y mientras subsista la inscripción no afectará al contrato ninguna transferencia o derecho que se constituya en el objeto dado en garantía.

Para las aeronaves dadas en prenda regirá lo dispuesto en los artí ;culos 204 y 205 de este Código.

Artículo 209.- Los contratos de hipoteca y prenda contendrán, además de los requisitos, exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave o dada en prenda y de los equipos pignorados, en sus respectivos casos, y otros datos que los identifiquen de manera indubitable.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 210.- En los casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a un servicio público de transporte, la autoridad judicial que hubiere decretado la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio y pondrá el hecho en conocimiento del Ministerio de Aviación.

Artículo 211.- En lo que no esté expresamente previsto en esta ley, los contratos sobre aeronaves se regirán por las disposiciones aplicables del Có ;digo de Comercio, y, en su defecto, por las demás leyes comunes pertinentes.

Artículo 212.- Las aeronaves podrán adquirirse por prescripción y para tal efecto se aplicarán las reglas que el Código Civil estatuye para la prescripción de bienes muebles.

Capítulo IV

SECCIÓN PRIMERA

De los Daños a Pasajeros

Artículo 213.- El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o por cualquier lesió ;n sufrida por un pasajero con motivo del transporte, si el hecho que causó los daños tiene lugar durante el período transcurrido desde el momento en que desembarca de la misma y aun cuando tal aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidentado.

La obligación a que alude el párrafo anterior incluye también la de indemnizar por daños debidos o casos fortuitos debidos a casos fortuitos o fuerza mayor.

El término lesión comprende tanto las lesiones corporales, orgánicas o funcionales, como las que afectan las facultades mentales.

Artículo 214.- La indemnización por daños debidos a caso fortuito o fuerza mayor, montará a la siguiente suma:

a. Por muerte del pasajeros, cinco mil dólares;
b. Por lesiones que ocasionen invalidez total permanente, seis mil dólares;
c. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de cuatro mil dólares;
d. Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal , hasta un máximo de dos mil dólares;
e. Por las demás lesiones hasta un máximo de mil dólares.

En los casos previstos en los acápites c), d) y e) el juez sin exceder los límites fijados,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

determinará el monto de la indemnización tomando en cuenta todas las circunstancias que rodean al perjudicado.

Artículo 215.- Los daños a que se refiere el artículo y demás contemplados en esta Sección, se cubrirán por medio de un seguro que contratará la empresa de transporte con institución previamente aceptada por el Ministerio de Aviación, antes de iniciar sus operaciones y el cual mantendrá vigente durante el término de su certificado de explotación o autorización respectiva.

Artículo 216.- Cuando el hecho que originó los daños se deba a culpa debidamente comprobada de la empresa de transporte o de sus empleados la indemnización consistirá en la suma fijada para cada caso por el artículo 214, aumentada dicha suma en un 50%.

Artículo 217.- Cuando la autoridad judicial competente haya declarado en la causa respectiva la existencia de dolo por parte de la empresa o de sus empleados, la responsabilidad de la empresa será ilimitada.

En todo caso, el monto de la indemnización debida por causa de culpa de la empresa o de sus empleados de culpa de la empresa o de sus empleados.

Artículo 218.- Cuando se trate de una empresa nacional o extranjera, de transporte aéreo internacional, con certificado o autorización expedidos por el Poder Ejecutivo, la indemnización por daños a que aluden los artículos 213, 214, 216 y 217, causados a pasajeros de nacionalidad nicaragüenses o de extranjeros domiciliados en el país en ambos casos que hubiesen comprado su boleto de pasaje en Nicaragua, se regirá siempre por las disposiciones de esta ley, ya sea que el punto de iniciación del viaje o el de destino , estén en territorio nicaragüense o en el extranjero y cualquiera que fuese el lugar donde haya ocurrido el daño.

En todos los casos comprendidos en el párrafo anterior, las autoridades nicaragüenses serán siempre competentes para resolver las cuestiones que se susciten.

Artículo 219.- Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operen en Nicaragua, deberán contratar el seguro a que se refiere el artí culo 215 con empresas de seguro autorizadas legalmente en Nicaragua.

Artículo 220.- Cuando se causen daños a las personas de los tripulantes de una aeronave con motivo de las operaciones aéreas, la responsabilidad de la empresa de transporte aéreo, o del titular de la autorización en el caso de servicios aéreos privados por remuneración o del propietario de la aeronave en caso de servicios privados sin remuneració n, será igual a la suma fijada por los artículos 214,216 y 217, por daños causados a pasajeros aumentada la cantidad fija consignada en dicho artículo, en un 100%, cuando se trate de empresas de transporte público.

Artículos 221.- Toda cláusula que tienda a exonerar a la empresa de responsabilidad o a fijar límites inferiores a los establecidos por esta ley, es nula de pleno derecho,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

pero la nulidad de esa cláusula no acarrea la del contrato de transporte que queda sujeto a las disposiciones del presente Código.

Artículo 222.- La responsabilidad a que aluden los artos. 213, 214, 216, y 217 se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse el período de transporte especificado en dichos artículos, si tales daños fuesen resultado directo de un hecho ocurrido durante tal período.

Artículo 223.- No crean responsabilidad alguna para la empresa los daños que provengan de accidentes provocados intencionalmente hecho ilícito de un tercero, ni los sufridos por el pasajero al subir o bajar de la aeronave cuando medio notario imprudencia del accidentado o infracciones suyas a los reglamentos de seguridad.

Artículo 224.- El Ministerio de Aviación cuidará que los seguros por daño os en el transporte aéreo se mantengan vigentes por el plazo del certificado de explotación o autorización respectivo.

Artículo 225.- El contrato de seguro por daños en el transporte aéreo ocasionados a pasajeros o tripulantes, estará exento de todo impuesto, tasa o contribución.

Artículo 226.- En el caso de muerte o lesiones de un pasajero, la persona o personas con derecho a reclamar indemnización, deben hacerlo dentro del plazo de un año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a la reclamación.

Artículo 227.- El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios sufridos por un pasajero como consecuencia de retraso en el transporte; si el retraso tiene lugar durante el período transcurrido desde el momento que debió haber comenzado el vuelo de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte, hasta el momento en que termina el viaje.

Cualquier retraso o desviación de la ruta convenida entre las partes o de la ordinaria aprobada por el Ministerio de Aviación, que se haya verificado con el objeto de proteger la vida humana, o por motivo de seguridad en el vuelo, no se considerará como infracción del contrato de transporte, ni implicará responsabilidad alguna para la empresa.

Artículo 228.- La responsabilidad del porteador con motivo de daño os a pasajeros en caso de retraso, se limita a una suma máxima equivalente al doble del precio del boleto de pasaje, de acuerdo con el contrato de transporte respectivo.

Artículo 229.- La reclamación por los daños a que se refiere el artículo anterior debe hacerse dentro de los treinta dí ;as siguientes a la fecha en que ocurrió el retraso que dio origen a la reclamación.

SECCIÓN SEGUNDA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

De los Daños al Equipaje Facturada y a la Carga

Artículo 230.- El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción avería o retrazo de carga o el equipaje facturado, si el hecho que causó los daños tuvo lugar durante el período de transporte.

Para los efectos del párrafo que precede, el período de transporte se cuenta desde el momento en que el porteador recibe la carga o el equipaje facturado, hasta el momento de su entrega al consignatario.

Artículo 231.- El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocurridos en el caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, si el hecho que causó los daños tuvo lugar durante el período transcurrido desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave, hasta el momento en que desembarcar de la misma, y aun cuando tal aeronave esté ; estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.

Artículo 232.- La responsabilidad prevista en los Artos. 230 y 231, se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse los respectivos períodos de transporte especificados en dichos artículos, si tales daños fuesen resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos.

Artículo 233.- La responsabilidad del porteador en caso de pérdida, destrucció n, avería o retraso de la carga o equipaje facturado, se limita a una suma máxima, por concepto de indemnización, que representa dieciséis dólares por kilogramo de peso bruto.

La responsabilidad del porteador en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, se limitará a una suma máxima de trescientos dólares en total por concepto de indemnización al propietario del equipaje de mano.

Artículo 234.- No obstante lo dispuesto en el artículo 230, el porteador no será responsable si prueba que, tanto él como sus empleados, tomaron todas las medidas del caso para evitar los daños, o que les fue imposible a unos y a otros tomar tales medidas.

En el caso de equipaje de mano, el porteador solamente será responsable, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 231, si el pasajero prueba que el daño se debió a culpa del porteador o de sus empleados.

Artículo 235.- La recepción del equipaje o carga sin protesta alguna por parte del pasajero o consignatario, constituye presunción, salvo prueba en contrario, de que los efectos se entregaron en buen estado y de que los efectos se entregaron en buen estado y de conformidad con el contrato de transporte. No se presumirá tal cosa si en el momento de la recepción el pasajero o consignatario presenta una reserva por escrito, dirigida al porteador, en el sentido de que el equipaje o la carga no han sido

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

examinados.

Artículo.- 236.- En caso de avería de equipaje o carga, la persona que tenga derecho a que se le entreguen los efectos transportados, deberá hacer su reclamación ante el porteador dentro de los tres días siguientes a la fecha de la recepción, en el caso de equipaje, y dentro de los siete días siguientes en el caso de carga.

La reclamación por pérdida o retraso del equipaje o carga, deberá hacerse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que de acuerdo con el contrato de transporte, los efectos debieron haberse puesto a disposición del pasajero o del consignatario, o de quien tuviere derecho a que se le hiciera la entrega.

Artículo 237.- Pasados los términos a que se refiere el artículo anterior, toda responsabilidad quedará extinguida.

SECCIÓN TERCERA

De los Daños a las Personas o Bienes de Terceros en la Superficie

Artículo 238.- El operador de cualquier aeronave civil nacional o extranjera, que vuele sobre territorio nicaragüense, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios que causare a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

La persona que sufra los daños tiene derecho a exigir reparación ante las autoridades judiciales nicaragüenses, en las condiciones fijadas en esta ley, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aé reo, de conformidad con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo.

Artículo 239.- Para los efectos de la responsabilidad prevista en el artículo anterior, se considera operador en sus respectivos casos:

a. A la empresa de transporte aéreo;
b. Al porteador;
c. A la persona natural o jurídica a cuyo favor se extendió autorización, cuando se trate de servicio aéreo privado por remuneración, y
d. Al propietario de la aeronave cuando se trate de aeronaves de servicio privado destinadas a usos particulares del propietario y sin remuneración.

Artículo 240.- Para los fines del presente Código, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la

expresión en vuelo se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Artículo 241.- El que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin consentimiento del operador, responde del daño causado. El operador que no ha tomado las medidas aeronave, responde solidariamente con el causante del daño.

Artículo 242.- La persona responsable por daños a terceros de acuerdo con esta Sección, no está obligada a reparar los daños que sean consecuencias directas de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de autoridad pública.

Artículo 243 .- La responsabilidad por daños a terceros puede ser eliminada o disminuida en el caso de que la persona que los haya sufrido, los hubiese causado o hubiese contribuido a causarlos.

Artículo 244.- La cuantía de la indemnización por los daños y perjuicios reparables, según el artículo 238, a cargo de las personas responsables de acuerdo con el presente Código, no excederá por accidente de:

a. Diez mil dólares, para aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kilogramos ;
b. Diez mil dólares, más diez dólares por cada kilogramo que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos;
c. Cuarenta mil dólares, más seis mil, para aeronaves que pesen más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos;
d. Cien mil dólares, más tres dólares por cada kilogramo que pase de los veinte mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de veinte mil no excedan de cincuenta mil kilogramos;
e. Doscientos mil dólares, más dos dólares, por cada kilogramo que pase de los cincuenta mil, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil, kilogramos.

Artículo 245.- Para los efectos de este Código, peso significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.

Artículo 246.- El operador de cualquier aeronave civil vuele sobre territorio nicaragü ense sea la aeronave nacional o extranjera, deberá estar asegurado, con respecto a su responsabilidad por daños a terceros en la superficie, hasta el límite que corresponda según el peso de la aeronave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 244.

Artículo 247 .- El seguro será considerado como satisfactorio si se conforma a las disposiciones del presente Código y ha sido contratado con una compañía de seguro aceptada por el Ministerio de Aviación, o autorizada legalmente por el país de matrícula de la aeronave cuando se trate de aeronaves extranjeras.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 248.- En caso de daños a terceros ocasionados por accidentes debidos a casos fortuito o fuerza mayor, o culpa, la indemnización por muerte, o lesiones será la misma que respectivamente establecen los artículos 214 y 216, pero si fueren varias las personas dicha indemnización se repartirá proporcionalmente y de acuerdo con cada caso establecido, sin que en total ella pueda exceder de los límites consignados en el artículo 244.

Artículo 249.- Si la persona que sufre los daños prueba que estos fueron causados por una acción u omisión deliberada del operador o su dependiente, realizada con intención de causar daño, la responsabilidad del operador será por lo dispuesto en el artí culo 217.

Artículo 250.- Cuando se causen daños simultáneamente a las personas y a las cosas, la tercera parte del monto de la indemnizació ;n estará afectada a la reparación de los daños causados a los bienes,

SECCIÓN CUARTA

Daños Causados a Terceros en la superficie en Caso de Abordaje o Colisión

Artículo 251.- En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, los operadores de éstas responden solidariamente a las victimas de los daños hasta una cantidad igual a la suma de la que todas las aeronaves en abordaje están obligadas a responder por accidente, en los términos de la Sección anterior.

Artículo 252.- Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el operador de la aeronave inocente tiene derecho de repetir en contra del operador de la otra, por el importe de las indemnizaciones que se hubiera visto precisado a abonar a las víctimas a causa de la solidaridad.

Si hubiera concurrencia de culpa, el operador de la aeronave que, como consecuencia de la solidaridad, hubiere abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho de repetir el excedente contra el operador de la otra.

Artículo 253.- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, cada uno de los operadores de las aeronaves soporta la responsabilidad, en los lí mites y en las condiciones una suma mayor de la que le corresponde, el derecho de repetir por el excedente.

SECCIÓN QUINTA

Disposiciones Comunes

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 254.- La responsabilidad civil por daños a pasajeros en las empresas nacionales o extranjeras de transporte aéreo internacional, se regirá por el artículo 218 en el caso ahí previsto y fuera de él, por las convenciones internacionales vigentes en la República. En defecto de tales convenciones, dichas responsabilidades se regirán por este Código y por las demás leyes aplicables, cuando el accidente o los daños y perjuicios hayan ocurrido en territorio nacional.

Artículo 255.- El derecho para exigir indemnización por responsabilidad contractual o extra-contractual se extingue en todos los casos en que no hayan señ alado términos especiales, la acción no se ejercita en el lapso de dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el evento que dio origen a los daños, y en su defecto, desde aquella en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el mencionado hecho.

Tanto este término general de extinción como los especiales, se suspenden en caso que se compruebe fraude de parte del porteador.

Artículo 256.- Las responsabilidades contractuales previstas en este Código podrán fijarse en un límite más alto de indemnizació ;n en virtud de convenio especial entre la empresa o porteador y el pasajero o cargador, respectivamente. Pero en ningún caso podrá señ alarse como límite de una cantidad menor por responsabilidad contractual o extra-contractual.

Artículo 257.- Las garantías prestadas de conformidad con este Código para reparar daños provenientes de responsabilidades contractuales o extra-contractuales estarán sujetas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que establece el mismo ordenamiento.

Artículo 258.- Si por parte de las firmas o Compañías de seguro, hubiere imposibilidad de contratar los seguros que este Código exige, comprobada plenamente esta circunstancia ante el Ministro de Aviación, este funcionario podrá aceptar que dicho seguro se sustituya por depó sito en dinero o por garantía otorgada por un Banco reconocido, y si éstas no fueren posibles, por una garantía real, amplia y eficaz.

El Ministro que acepte garantía real será personalmente responsable ante el perjudicado, en caso de que cualquier momento y en circunstancias que hayan sido normales, esa garantía fuere incapaz de cubrir los daños. Asimismo responderá personalmente al perjudicado el Ministro que permitiere operaciones aéreas con garantía insuficientes aunque no hayan sido aceptadas por él.

Artículo 259.- Las autoridades judiciales nicaragüenses serán competentes para conocer y decidir conforme las disposiciones de este Código.

a. Cuando se trate de reclamos contra la empresa nicaragüense que explotan servicios aéreos de transporte público internacional, y no se alegue en tiempo y pruebe que se han sometido expresamente a otra jurisdicción;
b. Cuando los reclamos se intenten contra empresas extranjeras que exploten

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

servicios aéreos de transporte público internacional, en los casos siguientes:
1. por daños ocasionados a la persona de pasajeros nicaragüenses o extranjeros domiciliados en el país, y con motivo del retraso en el transporte, aunque se tratare de un caso diferente del contemplado por el artículo 218.
b. Por pérdida, avería o retraso de la carga o del equipaje facturado o de mano, perteneciente a nicaragüenses o extranjeros domiciliados en el país, cuando dicha carga o equipaje haya salido de Nicaragua o sea este país su último destino, y
c. por daños a persona o bienes de tercero en la superficie ocasionados en territorio nicaragüense.
c. En cualquier otro caso no comprendido expresamente en los acápites a) y b), ni excluido por este último.

Artículo 260.- Serán regulados por el derecho común los dañas causados por las aeronaves en tierra.

Artículo 261 .- Las disposiciones del derecho común serán aplicables en todo aquello que no esté previsto en este Código.

Título IV

Capítulo I

De las Infracciones

Artículo 262.- El Ministerio de Aviación, organizará y reglamentará el servicio de inspección de la aviación civil en todo el país con el fin de garantizar las condiciones de seguridad de la navegación aérea.

Artículo 263 .- El Ministerio de Aviación, vigilará el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos relacionados con la aviación civil, y en su caso impondrá las correspondientes sanciones legales.

Artículo 264.- Se impondrá una multa de Quinientos a Cinco Mil Córdobas, al Comandante o piloto de cualquier aeronave civil que sin tener autorización especial o sin que medie causa de fuerza mayor:

a. Conduzca una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula;
b. Conduzca una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad, o sin que é ste haya sido debidamente revalidado;
c. Realice vuelos acrobáticos, rasantes o evoluciones peligrosas sobre ciudades o centros de población;
d. Vuele sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la que prescribe el Reglamento de Tránsito Aéreo;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

e. Conduzca o tripule una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales documentos no hayan sido debidamente revalidados;
f. Por desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo;
g. Por tripular la aeronave después de haber ingerido bebidas alcohó licas en cual quier cantidad ;
h. Por volar sobre zonas prohibidas;
i. Por no participar inmediatamente a la autoridad competente los accidentes que le ocurran;
j. Por no aterrizar en los aeródromos civiles que hayan sido fijados en el permiso o autorización de vuelo necesario, y
k. Por usar o permitir el uso de aparatos aerofotográficos a bordo de la aeronave en vuelo, o permitir planificaciones aerotopográficas o aerofotográficas, sin la debida autorización para ello.

En todos los casos que prevé este artículo, además de la multa, se podrá suspender la licencia al Comandante o piloto responsable, a juicio del Ministerio de Aviación.

Artículo 265 .- Se impondrá multa de Doscientos a Dos Mil Córdobas al piloto o Comandante de cualquier aeronave civil:

a. Por tripular la aeronave sin llevar consigo la licencia respectiva;
b. Por permitir a cualquier persona que no sea miembro del personal de vuelo, tomar parte en las operaciones de la aeronave; o cuando los miembros de este personal no lleven consigo su licencia o ésta se encuentre suspendida o vencida;
c. Por abandonar a la aeronave, a los pasajeros, a la carga y demás efectos, en lugar que no sea precisamente el terminal y sin causa grave justificada;
d. Por permitir que un miembro del personal de vuelo participe en las operaciones de la aeronave después de haber ingerido bebidas alcohólicas; en este caso también se impondrá igual sanción al miembro del personal de vuelo;
e. Por arrojar o tolerar que tiran desde la aeronave, objetos o lastres sin haber necesidad para ello; y
f. Para realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción, sin el permiso del caso.

Artículo 266 .- Se impondrá multa de Doscientos a Cinco Mil Córdobas al propietario u operador de aeronaves civiles, en los siguientes casos:

a. Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula de la aeronave sin autorización de la autoridad competente; o por permitir el tránsito sin estas marcas;
b. Por matricular la aeronave en el Registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula nicaragüense;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

c. Por ordenar al Comandante o piloto de la aeronave actos que implique violación a este Código o de otros reglamentos;
d. Por internar al país una aeronave extranjera o por llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por este Código y sus reglamentos;
e. Por no hacer del conocimiento de la autoridad competente, de manera inmediata los accidentes ocurridos a sus aeronaves;
f. Por permitir que sus aeronaves estorben o impidan el tránsito aé reo o la circulación en los aeródromos;
g. Por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización;
h. Por transportar cadáveres, y enfermos contagiosos o mentales sin la autorización correspondiente;
i. Por permitir que transite la aeronave sin certificado matrícula vigente;
j. Por permitir que la aeronave sea tripulada por persona que carezca de licencia para ello, y
k. Por usar o permitir el uso de aparatos aerofotográficos a bordo de una aeronave, sin el permiso respectivo.

Artículo 267.- Se impondrá multa de 500 a 5,000. Quinientos a Cinco Mil Córdobas a las empresas de transporte aéreo que operen con certificado de explotación o autorización del Ejecutivo en los siguientes casos:

a. Por llevar a cabo operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios aprobados oficialmente;
b. Por negarse a transportar alguna persona o carga, sin tener razón legal para ello;
c. Por impedir o tratar de impedir a cualquier aeronave el uso de un aeró dromo o aeropuerto que haya sido declarado abierto para el uso público por el Ministerio de Aviación;
d. Por incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Código y sus reglamentos, en los certificados de explotación o autorización y que, a juicio del Ministerio de Aviación no amerite la cancelación del certificado autorización;
e. Por no efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, aeródromos, motores y auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia del transporte, y
f. Por no seguir las rutas aéreas o no aterrizar en los aeropuertos, de acuerdo con lo fijado en el certificado de explotación o autorización, en su caso.

Título V

CAPITULO ÚNICO

Disposiciones Finales

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Artículo 268.- El presente Código deroga la Ley de Aviació ;n Civil de 5 de Agosto de 1944 y toda otra disposición que se haya dictado sobre materias tratadas en dicho Código, y principiará a regir quince días después de su publicación en La Gaceta , Diario Oficial.

Artículo 269.- Facultase al Poder Ejecutivo para que por medio del Ministerio de Hacienda que por medio del Ministerio de Hacienda y previa consulta con el Ministerio de Aviación, otorgue por Decreto que contemplen una situación general, franquicias o rebajas a la importación de artículos necesarios a la navegación aérea.

Título VI

Disposiciones Transitorias

Artículo 270.- Las empresas de aviación civil que operan en Nicaragua, cualquiera que sea la condición o status conforme el cual actúen, tendrán el término de tres meses a partir del día en que entre en vigor el presente Código para que dentro de dicho término se ajusten a las normas prescritas en este cuerpo de leyes para poder operar en el país.

Artículo 271 .- Pasado el término a que se refiere el artículo anterior, quedarán sin ningún valor ni efecto los contratos, autorizaciones o permisos referentes a aviación civil otorgados con anterioridad a la vigencia de este Código en consecuencia, vencida esa fecha ninguna empresa podrá seguir operando con base en dichos contratos, autorizaciones o permisos.

Artículo 272.- Se autoriza al Poder Ejecutivo para que en el mismo término a que se refiere el Arto.270 proceda a llevar a efecto los arreglos pertinentes, y en su caso, usar de los procedimientos legales necesarios para hacer cesar el contrato de arriendo que pesa sobre el aeropuerto internacional de Las Mercedes", a fin de tomar el Gobierno de Nicaragua la administració n efectiva de dicho campo.

La erogación que fuere necesario hacer para cumplir con los preceptos del párrafo anterior se tomará de las partidas no gastadas totalmente y de las no usadas del actual Presupuesto General de Ingresos y Egresos de la República.

Dado en el Salón de Sesiones de la Cámara de Diputados.- Managua 18 de Mayo de 1956. **Ulises Irías, D.P. A. Montenegro, D.S., Salvador Castillo, D.S.**

Al Poder Ejecutivo.- Cámara del Senado, Managua, D.N. 6 de Junio de 1956. **Lorenzo Guerrero, S.P. Eduardo Castillo C. , S.S. Alberto Arguello V., S.S.**

Por Tanto: Ejecútese.- Casa Presidencial.- Managua, D.N., 19 de Septiembre de 1956. **A.SOMOZA, Presidente de la República. Francisco Gaitán C., Coronel G.N.,**

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825

Ministro de la Guerra, Marina y Aviación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/4825