

[**Enlace a Legislación Relacionada**](#)

Sin Vigencia

REGLAMENTACIÓN PARA LA AVIACIÓN AGRÍCOLA

REGLAMENTO N°. 3, aprobado el 18 de agosto de 1954

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 198 del 02 de septiembre de 1954

El Presidente de la República, en uso de sus facultades,

Decreta:

La siguiente

R E G L A M E N T A C I O N P A R A L A A V I A C I Ó N A G R Í C O L A

Capítulo I

Definiciones

Artículo 1º.- Para la correcta interpretación de la presente reglamentación, se establece la siguiente terminología:

Aeronave.- Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Aeródromo.- Toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje y movimiento de aeronaves.

Aeropuerto.- Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público.

Aplicación.- Acto de arrojar desde una aeronave en vuelo, por medio de dispositivos adecuados, semillas o cualesquiera productos químicos, autorizados, tales como fertilizantes, defoliantes o insecticidas.

Autoridad Competente.- El Ministerio de Aviación.

Aviación Agrícola.-Rama de la aviación civil, equipada y adiestrada para proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura en todos sus aspectos.

Certificado de Aeronavegabilidad.- Documento oficial que testifica que la aeronave ha pasado favorablemente las pruebas y el examen técnico prescritos por el Ministerio de Aviación para circular en el aire.

Certificado de Matrícula.- Documento oficial que da fe de haberse efectuado la inscripción de la aeronave en el registro Aeronáutico correspondiente, que determina

su identidad y permite la admisión de la misma a la circulación aérea.

Convalidación de una Licencia.- Medida tomada por un Estado, mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorga por otro Estado.

Operador.- Persona física o moral debidamente autorizada por el Ministerio de Aviación que se dedica a la aplicación, por medio de aeronaves, de sustancias químicas, fertilizantes, semillas o cualquier otro elemento similar con el fin de proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura.

Piloto al Mando de la Aeronave.- Piloto responsable del manejo y seguridad de la nave durante el tiempo de vuelo.

Vuelo IFR.- Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo VFR.- Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Capítulo II

Disposiciones Generales

Artículo 2º.- Las actividades de la aviación agrícola, dada su importancia para la economía nacional, se consideran de utilidad pública. Por consiguiente el Poder Ejecutivo fomentará el adiestramiento de pilotos, mecánicos y demás personal técnico especializado en esta rama de la aviación.

Artículo 3º.- Para los fines de este Reglamento, se entiende por actividades propias de la aviación agrícola, las siguientes:

I.- Preparación de tierras mediante el uso de fertilizantes y mejoradores.

II.- Siembra de labores.

III.- Extinción de plagas mediante el uso de insecticidas

IV.- Aplicación de defoliantes

V.- Provocación artificial de lluvias

VI.- Cualesquiera otras aplicaciones científicas de la aviación, con fines agrícolas, que en el futuro sean aprobadas.

Artículo 4º.- Las operaciones aéreas para la aplicación o distribución desde el aire de productos químicos agrícolas, fertilizantes, defoliantes, hormonas, insecticidas o semillas, se llevarán a cabo mediante permiso otorgado por el Ministerio de Aviación y

de conformidad con las disposiciones de este Reglamento y con la de las Leyes Agrícolas vigentes en el país.

Capítulo III

Del Personal de Vuelo

Artículo 5º.- Para participar en cualesquiera de las actividades de la aviación agrícola, los pilotos deberán contar con una Licencia de Vuelo Rasante para operaciones agrícolas, que el Ministerio de Aviación les otorgará cuando satisfagan los siguientes requisitos:

I.- Tener licencia de Piloto Comercial que haya sido extendida de acuerdo con los requisitos que establece el Anexo 1 de la Convención de Chicago (Reglamento de Licencias al Personal) en su defecto, tener título de piloto aviador extendido por autoridad competente o por institución reconocida y llenar además, los siguientes requisitos:

- a. Haber cumplido 18 años de edad;
- b. Haber completado como mínimo 200 horas de vuelo, de las cuales 100 deberán haber sido completadas en calidad de piloto al mando de la aeronave.
- c. Demostrar su pericia en la ejecución de maniobras de vuelo normales y de emergencias propias de la categoría y clases de las aeronaves usadas en la prueba y con competencia adecuada a la de piloto comercial.

II.- Comprobar a satisfacción del Ministerio de Aviación, haber completado un mínimo de 10 horas de vuelo rasante. Estas horas de vuelo deberán haber sido hechas bajo la supervisión directa de un piloto instructor legalmente autorizado como tal.

III.- Sostener un examen teórico y práctico ante un piloto instructor designado por el Ministerio de Aviación. El Examen versará sobre teoría y práctica del vuelo rasante y conocimiento sobre aplicación de insecticidas, fertilizantes, defoliantes, semillas, etc., por medio de aviones.

IV.- Comprobar que está en condiciones de aptitud física mediante examen médico reglamentario, el que será practicado por el Médico de Aviación autorizado.

Artículo 6º.- Las Licencias de Vuelo Rasante para operaciones agrícolas serán válidas por un año pero su vigencia excluirá automáticamente si durante este término sobreviniese alguna causa que afecte la validez de la licencia de piloto del titular del certificado.

Artículo 7º.- Para obtener la revalidación de la Licencia de Vuelo Rasante para operaciones agrícolas, expedido por el Ministerio de Aviación de conformidad con este

reglamento, el interesado deberá:

I.- Comprobar que está vigente su licencia de Piloto Aviador.

II.- Presentar su certificado de capacidad física.

III.- Comprobar que durante los tres meses anteriores a la solicitud de revalidación, ha desempeñado satisfactoriamente actividades como piloto al mando de una aeronave.

Artículo 8º.- El Ministerio de Aviación podrá convalidar las licencias expedidas por otro Estado a pilotos especializados en aviación agrícola, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichas licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen en el presente Reglamento.

La convalidación de licencias extranjeras queda sujeta a la reciprocidad que, en casos semejantes, se otorgue a los pilotos nicaragüenses en el país extranjero de que se trate.

Artículo 9º.- El personal de vuelo que participe en actividades de aviación agrícola dentro del territorio nacional deberá ser preferentemente de nacionalidad nicaragüense. Sin embargo, el Ministerio de Aviación podrá autorizar el empleo temporal de personal aeronáutico extranjero cuando no haya personal nicaragüense que pueda cubrir las necesidades normales de la agricultura en el país.

Artículo 10.- Los pilotos extranjeros que, de acuerdo con el artículo precedente, deseen participar en actividades de aviación agrícola en Nicaragua deberán llenar los siguientes requisitos:

I.- Ser titular de una licencia vigente de piloto comercial, que haya sido expedida de conformidad con los requisitos que el Anexo No. 1 de la Convención de Chicago (Reglamento de Licencia al Personal) exige a los pilotos comerciales.

II.- Convalidar su licencia de piloto ante el Ministerio de Aviación de conformidad con lo dispuesto en el Art. 8º. de este Reglamento.

Capítulo IV

Del Equipo de Vuelo

Artículo 11.- Las aeronaves que se utilicen para vuelos agrícolas deberán tener vigente su certificado de aeronavegabilidad, de acuerdo con los requisitos establecidos en el Anexo 8 de la Convención de Chicago (Reglamento de Aeronavegabilidad).

Artículo 12.- Toda aeronave destinada a operaciones agrícolas deberá estar provista de un Manual de Operaciones de Vuelo relacionado con el certificado de aeronavegabilidad. Dicho manual describirá los límites dentro de los cuales la aeronave

se considere aeronavegable de acuerdo con los requisitos que le atañen y otras instrucciones o informaciones necesarias para la explotación técnica de la aeronave con garantía de seguridad.

Artículo 13.- El certificado de aeronavegabilidad será válido por un año contando desde la fecha de inspección de la aeronave, pero podrá suspenderse en cualquier momento si a juicio del Ministerio de Aviación la Aeronave no reúne las condiciones de seguridad mínimas para ser operada.

Artículo 14.- El Ministerio de Aviación podrá convalidar los certificados de aeronavegabilidad de aeronaves de matrícula extranjera que vayan a ser utilizadas en el país, sujetándose al siguiente procedimiento:

I.- Extenderá una autorización en la que haga constar que acepta la validez del certificado de aeronavegabilidad expedido por el Estado de Matrícula de la aeronave. Esta autorización se agregará al certificado original.

II.- Dicha autorización será válida por seis meses, pero su vigencia expirará automáticamente si durante este término sobreviniese alguna causa que afecte la validez del certificado de aeronavegabilidad.

III.- Siempre que se renueve el período de validez del certificado de aeronavegabilidad, el Ministerio de Aviación podrá renovar la autorización respectiva por otros seis meses.

Artículo 15.- Toda aeronave que sufra reparaciones o modificaciones esenciales en sus motores, hélices, elementos, grupos de elementos, o cambio en sus características, no podrá realizar vuelos en tanto no sea inspeccionada y autorizada nuevamente para ello por el Ministerio de Aviación.

Artículo 16.- La reparación de aeronaves destinadas a operaciones agrícolas sólo podrá efectuarse por mecánicos especializados con licencia expedida de acuerdo con los requisitos que establece el Anexo 1 de la Convención de Chicago, debidamente autorizados por el Ministerio de Aviación.

Capítulo V

De los Permisos

Artículo 17.- Las personas jurídicas o naturales que deseen desarrollar actividades aéreas agrícolas en el país deberán solicitar permiso por escrito al Ministerio de Aviación, acompañando los documentos necesarios para comprobar que reúnen los requisitos generales de operación y los técnicos especiales para la actividad que se proponen realizar.

Artículo 18.- Los requisitos generales para la consecución de los permisos de operación necesarios para desarrollar actividades aéreas agrícolas, son los siguientes;

I.- Cuando se trate de personas jurídicas, debe estar reconocida previamente la personería jurídica.

II.- El solicitante debe consignar en su solicitud los siguientes datos:

- a. Nombre completo o razón social del solicitante;
- b. Nacionalidad y domicilio del solicitante;
- c. Número y tipo de las aeronaves de que dispone, su nacionalidad y matrículas;
- d. Número de pilotos de que dispone, sus nombre, nacionalidad y clase de licencia que poseen;
- e. Relación de las actividades que pretende llevar a cabo y descripción de las regiones donde se propone operar;
- f. Características técnicas de los aeródromo de base, los de primera línea y los que queden próximos a la zona donde se propone operar;

Artículo 19.- Los requisitos técnicos especiales para la consecución de los permisos de operación necesarios para desarrollar actividades agrícolas, son las siguientes:

I.- Contar con suficientes recursos técnicos y financieros, a juicio del Ministerio de Aviación, para realizar con seguridad y eficacia las operaciones aéreas que se intenta desarrollar.

II.- Tener talleres propios de mantenimiento, de un tamaño proporcional al número de aeronaves que se van a operar, o en su defecto, comprobar que se han contratado servicios de mantenimiento con personas o empresas idóneas que puedan proporcionarlos, con tal de que los talleres respectivos se encuentren situados a distancia razonable, dentro de la zona agrícola donde se realicen las operaciones.

III.- Contar con los repuestos necesarios para cada tipo de aeronave, en cantidad suficiente para asegurar su permanencia en condiciones de vuelo, a juicio del Ministerio de Aviación.

IV.- Someter a la aprobación del Ministerio de Aviación las tarifas que el operador se proponga aplicar, por la prestación de cada uno de los servicios aéreos de que se trate. Dichas tarifas deberán ser uniformes para el mismo tipo de servicio.

V.- Garantizar el pago de las indemnizaciones correspondientes por daños que las aeronaves en vuelo puedan causar a las personas o a los bienes de terceros en la superficie, en los términos de este Reglamento.

VI.- Contar con aeródromos o campos de aterrizaje adecuados, que hayan sido autorizados por el Ministerio de Aviación.

Artículo 20.- Para fines de defensa agrícola podrán utilizarse en territorio nicaragüense aeronaves civiles de matrículas extranjeras, previo otorgamiento de un servicio especial temporal que concederá el Ministerio de Aviación cuando lo crea conveniente y útil. La duración de este permiso será de seis meses como máximo.

Artículo 21.- Las aeronaves civiles extranjeras que, de acuerdo con el artículo precedente hayan tenido autorización para realizar operaciones de aviación agrícola en territorio nicaragüense, no podrá ;n usarse en ninguna otra actividad aérea remunerada mientras permanezcan en el país. La contravención de esta disposición será causa de cancelación del permiso respectivo, además de las sanciones económicas que la violación amerite.

Capítulo VI

De las Operaciones

Artículo 22.- El vuelo rasante solo está autorizado para trabajos de aviación agrícola, única y exclusivamente sobre las regiones que sean objeto de las aplicaciones. En consecuencia, queda prohibido realizar este tipo de vuelo fuera de las limitaciones geográficas precisas de esas regiones.

Artículo 23.- Para realizar vuelos rasantes se observarán las siguientes reglas:

I.- Del aeródromo al objetivo se tomarán alturas pares

II.- Del objetivo al aeródromo se tomarán alturas pares.

III.- Cuando la distancia entre el aeródromo y el objetivo sean inferior a diez kilómetros, se tomará una altura mínima de vuelo de 33 metros (100 pies) hacia el objetivo, y de 66 metros (200 pies) hacia el aeródromo.

IV.- Cuando la distancia del objetivo sea mayor de 30 kilómetros, la altura mínima de vuelo será de 150 metros (500 pies) de ida; y de 180 metros (600 pies) de regreso.

Artículo 24.- Que prohibida la realización de vuelos de espolvoreación de substancias químicas, cuando la velocidad del viento sea mayor de 4 millas por hora. Tratándose de vuelos de aspersión, el límite de la velocidad del viento para realizar este tipo de vuelo será de 15 kilómetros por hora. En ambos casos, los vuelos se realizarán con abanderamiento de las labores de que se trate, cada 15 metros y las alturas permitidas serán de 50 centímetros a metro y medio sobre el nivel de las plantas en vuelos de aspersión, en razón inversa de la velocidad del viento.

Artículo 25.- En vuelos que tengan por objeto la aspersión o espolvoreación de substancias químicas, deberán tomarse en consideración los siguientes datos:

I.- Dirección y velocidad del viento que hagan posible y efectiva la aplicación.

II.- Proximidad de otros cultivos, para los cuales entrañe un peligro la substancia por aplicar.

Artículo 26.- El operador, teniendo en cuenta la dirección y velocidad del viento, deberá suspender sus operaciones posponiéndolas hasta que las condiciones meteorológicas prevalecientes en la región permitan una aplicación segura y eficaz que no ponga en peligro otros cultivos cercanos.

Artículo 27.- Las operaciones de aviación agrícolas se efectuarán únicamente dentro del período de la luz solar.

Artículo 28.- Toda aeronave será utilizada de acuerdo con las condiciones establecidas en su certificado de aeronavegabilidad y aprobados los límites de operaciones contenidos en su manual de vuelo o en otros documentos relacionados con dicho certificado.

Artículo 29.- En el manual de vuelo de la aeronave se especificará el peso máximo de despegue y aterrizaje correspondientes a cada una de las diversas altitudes.

Artículo 30.- El peso de despegue y aterrizaje no excederá del máximo especificado en el manual de vuelo de la aeronave, correspondiente a la altitud de densidad del aeródromo.

Artículo 31.- Todo operador tendrá la obligación de llevar una estadística completa de las horas de vuelo del material volante (Libro del Registro de Vuelos), para determinar la fecha de los trabajos que sea necesario ejecutar, de acuerdo con las directivas técnicas: Substituciones, repasos, etc. La estadística comprenderá:

I.- Totales de horas de trabajo de motores y la estructura del avión.

II.- Horas desde el último repaso

III.- Fecha de la última inspección de la estructura del avión, motores, accesorios y otros equipos.

Artículo 32.- Los pilotos que participen en operaciones de aviación agrícola deberán observar las siguientes reglas:

I.- No podrán volar más de cien horas al mes, ni más de mil horas en un año.

II.- No volarán más de treinta horas durante siete días consecutivos, y por lo menos una vez durante ese período deberán ser relevados de todos sus deberes durante veinticuatro horas consecutivas.

III.- Los que hayan volado más de ocho horas durante las últimas veinticuatro horas, deberán tener veinticuatro horas de descanso antes de iniciar otro vuelo.

Artículo 33.- En caso de accidente, el piloto de la aeronave accidentada no podrá

ejercer funciones de vuelo, hasta que la autoridad competente lo autorice.

Artículo 34.- Los operadores que participen en actividades de aviación agrícola deberán llevar, en libro especial, una relación diaria de los trabajos realizados. Mensualmente deberán entregar copia de esa relación al Ministerio de Aviación. Dicha relación contendrá:

I.- Nombre y dirección del propietario de las tierras en donde se hayan efectuado los trabajos.

II.- Situación geográfica y política de las mismas

III.- Expresión precisa del tipo de intervención o trabajo realizado.

IV.- Relación de las características de las citadas actividades, con expresión, en su caso, de los métodos, elementos y sustancias empleados.

V.- Fecha, hora, día, técnica empleada y duración de la intervención que se reporte.

VI.- Condiciones meteorológicas que prevalecían en el tiempo de efectuarse los trabajos.

Artículo 35.- Queda prohibido transportar pasajeros o personas ajenas a la operación aérea de que se trate, a bordo de aviones que se encuentren realizando trabajos de aviación agrícola.

Capítulo VII

De los Aeródromos

Artículo 36.- Los aeródromos para operaciones aéreas agrícolas serán de dos clases:

I.- Aeródromo base; y

II.- Aeródromos agrícolas,

Aeródromo base es toda área de terreno adecuado para el despegue, aterrizaje y demás movimientos de las aeronaves destinadas a la aviación agrícola, que cuenten con los servicios necesarios para el mantenimiento y abastecimiento de dichas aeronaves.

Aeródromo agrícolas es toda área de terreno adecuada para despegues y aterrizajes próximos a los campos de labores y que pueda ser utilizado de una manera circunstancial y transitoria.

Artículo 37.- Tanto los aeródromos base, como los aeródromos agrícolas no podrán

ser puestos en servicio sin la previa autorización del Ministerio de Aviación, el cual mandará inspeccionar el aeródromo de que se trate antes de conceder la autorización respectiva.

Artículo 38.- Los requisitos mínimos que debe reunir un aeródromo para servicios agrícolas, para uso de aeronaves monomotores cuyo peso bruto sea menor de 6000 libras, son los siguientes:

I.- Longitud de la pista al nivel del mar, 800 metros.

II.- Ancho de la pista, 30 metros

III.- Ancho mínimo de la pista afirmada, 20 metros

IV.- Declive longitudinal máximo 2.5%

V.- Declive transversal máximo, 2%

VI.- Resistencia mínima en el piso en la zona afirmada, 3 kilogramos por centímetro cuadrado.

VII.- Accesorios mínimos marcas de pista, indicador de la dirección del viento, servicio de gasolina, extinguidores de incendio.

VIII.- Aproximaciones libres o con obstáculos de menos de diez metros de altura, con especialidad en la prolongación del eje de la pista de aterrizaje y en la zona trapezoidal de acceso de la misma.

IX.- Distancia mínima entre el extremo del eje central de la pista y las edificaciones u obstáculos: 150 metros.

Artículo 39.- El Ministro de Aviación fijará las tarifas que se cobrarán en los aeródromos para servicios agrícolas por concepto de aterrizaje y otros servicios.

Estas tarifas se basarán en los pesos brutos máximos de operación de los aviones y serán uniformes. Regirán en todos los aeródromos para servicio agrícolas, sean nacionales o de propiedades particular.

Artículo 40.- Los aeródromos estarán distribuidos en tal forma que en un radio de cinco kilómetros no habrá más que uno, salvo el caso de las regiones que no cuenten con otros medios de comunicación.

Capítulo VIII

De las Responsabilidades y Seguros

Artículo 41.- Toda persona física o moral que opere aviones destinados a aplicaciones agrícolas, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios que cause a las personas o bienes de terceros en la superficie, con motivo de aterrizaje forzoso, o de la caída de un avión o de objetos desprendidos o arrojados de él.

Artículo 42.- Toda persona física o moral que desee dedicarse a cualquiera de las actividades de la aviación agrícola, deberá comprobar, a satisfacción del Ministerio de Aviación, que tiene capacidades económicas suficientes para reparar los daños previstos en el artículo 41.

Artículo 43.- Los operadores deberán garantizar el pago de las indemnizaciones para daños a terceros en la superficie, en cualquiera de las formas siguientes:

- a. Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada para operar en Nicaragua, de tal manera que la póliza respectiva extendida a nombre del operador, asegure en C\$ 50,000.00 por lo menos, el riesgo total por daños a terceros;
- b. Mediante fianza por la suma de.....C\$ 50,000.00, otorgada a favor del operador por persona abonada.

La solvencia del fiador será calificada por el Ministerio de Aviación, el cual podrá exigir la presentación de aquellos comprobantes o documentos que a su juicio sean necesarios para asegurar la solidez de la garantía ofrecida.

Artículo 44.- El Ministerio de Aviación no extenderá ningún permiso para efectuar aplicaciones agrícolas por medio de aviones, a menos que el solicitante garantice el pago de las indemnizaciones por daños a terceros, en cualquiera de las formas que establece el artículo 43 de este Reglamento.

Artículo 45.- La obligación de reparar los daños previstos en el artículo 41 incumbe al operador de la aeronave.

Para los fines del presente Reglamento, se considera operador a quien usa la aeronave cuando se causen los daños.

Se considera que usa la aeronave quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 46.- Serán solidariamente responsables por los daños a que se refieren los artículos precedentes:

- a. La persona a quien estuviere matriculada la aeronave;
- b. Las personas que usaren o explotaren la aeronave;
- c. Cualquiera que a bordo de la aeronave haya ocasionado daños.

Capítulo IX

De las Sanciones

Artículo 47.- La falta de cumplimiento, en cualquier tiempo, de cualquiera de los requisitos estipulados en este Reglamento, dará lugar a la inmediata suspensión o cancelación, por parte del Ministerio de Aviación, de los permisos, licencias, certificados de vuelos rasantes o convalidaciones que hayan extendido para fines de aviación agrícola, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan cuando el hecho constituya delito o cuasidelito penado por las leyes vigentes en la República.

Artículo 48.- Se impondrá multa de C\$ 50.00 a C\$ 1,000.00 al propietario, poseedor u operador de aeronaves destinadas a trabajos agrícolas, por permitir que la aeronave transite:

- a. Sin marca de nacionalidad y matrícula;
- b. Sin certificado de aeronavegabilidad o certificado de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos;
- c. Tripuladas por personas que carezcan de la licencia correspondiente.

Artículo 49.- Se impondrá multa de C\$ 50.00 a C\$ 1,000.00 al piloto de cualquier aeronave destinada a trabajos agrícolas, en los casos siguientes:

I.- Por desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo;

II.- Por tripular la aeronave sin llevar consigo la licencia respectiva o sin las facultades que deben aparecer en la misma, o con licencia suspendida o vencida;

III.- Por permitir a cualquier persona que no esté autorizada para ello, tomar participación en las operaciones de la aeronave;

IV.- Por tripular la aeronave en estado de intoxicación alcohólica;

V.- Por volar sobre zonas prohibidas;

VI.- Por realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades o centros de población;

VII.- Por no participar inmediatamente al Ministerio de Aviación los accidentes aéreos que les ocurran;

VIII.- Por realizar vuelos después de que la aeronave haya sufrido modificaciones o reparaciones en su planeador, motores o hélices, sin haber pasado la inspección y obtenido la aprobación del Ministerio de Aviación, en los términos de este Reglamento;

IX.- Por usar o permitir el uso de aparatos fotográficos a bordo de una aeronave, sin el permiso correspondiente.

Artículo 50.- Se impondrá multa de C\$ 50.00 a C\$ 1,000.00 al propietario, poseedor u operador de aeronaves destinadas a trabajos agrícolas, en los siguientes casos:

- I.-** Por permitir que sus aeronaves estorben o impidan al tránsito aéreo o la circulación en los aeródromos;
- II.-** Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad y matrículas de la aeronave sin autorización del Ministerio de Aviación;
- III.-** Por utilizar aeronaves de matrículas extranjeras en trabajos agrícolas, sin cumplir con los requisitos exigidos por este Reglamento;
- IV.-** Por no hacer del conocimiento del Ministerio de Aviación, de manera inmediata, los accidentes ocurridos a sus aviones;
- V.-** Por llevar a cabo operaciones de aviación agrícola sin la autorización del Ministerio de Aviación;
- VI.-** Por volar las tarifas que para la prestación de servicios aéreos agrícolas haya aprobado el Ministerio de Aviación.
- VII.-** Por no efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus aeronaves y aeródromos.
- VIII.-** Por cualquiera otra violación a este Reglamento que no esté expresamente prevista en este Capítulo.

Artículo 51.- Las sanciones previstas en este capítulo serán impuestas por el Ministerio de Aviación, el cual las graduará de acuerdo con la gravedad de la infracción. Las multas se harán efectivas gubernativamente.

Disposiciones

Artículo 1.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “La Gaceta”.

Artículo 2.- Se concede un plazo de 30 días, contados a partir de la fecha en que entre en vigor este Reglamento, a los titulares de permisos para realizar aplicaciones agrícolas por medio de aviones, que hayan sido otorgados con anterioridad por el Ministerio de Aviación, a fin de que dentro de dicho plazo presenten una solicitud de permiso, con el objeto de ajustar sus operaciones a los requisitos que establece este Reglamento.

Artículo 3.- El Ministerio de Aviación procederá a la inmediata cancelación de los permisos concedidos con anterioridad a este Reglamento, si la solicitud a que alude el artículo precedente no se presenta dentro del plazo estipulado.

Artículo 4.- Los titulares de permisos obtenidos antes de la vigencia del presente Reglamento podrán seguir operando hasta que se venza el plazo citado o hasta que el Ministerio de Aviación resuelva sobre una nueva solicitud de permiso.

Artículo 5.- Se concede un plazo de 30 días, contando a partir de la fecha en que entre en vigor este Reglamento, a los pilotos que, sin haber obtenido previamente el Certificado de Aptitud que los autoriza para desempeñar cualquiera de las actividades de aviación agrícola, hubieran ejercido profesionalmente como pilotos aplicadores; a fin de que dentro de dicho plazo gestionen ante el Ministerio de Aviación el Certificado respectivo.

Artículo 6.- El Ministerio de Aviación cancelará las licencias de los pilotos que no hayan gestionado la obtención de un certificado de vuelo rasante, dentro del plazo de 30 días que establece el artículo anterior.

Dado en Casa Presidencial.-Managua, D. N., dieciocho de Agosto de mil novecientos cincuenta y cuatro.-**A. SOMOZA.**- El Ministro de la Guerra, Marina y Aviación, **Francisco Gaitán C.**, Coronel G.N.