LEY Nº 595

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE NICARAGUA

Hace saber al pueblo nicaragüense que:

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPUBLICA DE NICARAGUA

CONSIDERANDO

I

Los esfuerzos de modernización del Estado y la creciente apertura de Nicaragua en materia de inversiones extranjeras, permiten el fomento de la aviación, debiendo crearse el ente especializado con los mecanismos que le permitan ejercer el control efectivo de las actividades aeronáuticas.

II

Que el progreso de la aviación requiere de la vigencia de un marco legal adecuado que promueva el crecimiento económico nacional.

III

Que el tiempo transcurrido desde 1957 - año de la sanción del Código de Aviación que está siendo sustituido por la presente Ley, exige emitir disposiciones coadyuvantes al desarrollo de la aviación nacional e internacional, apegadas a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para crear un cuerpo jurídico que permita el control, vigilancia y supervisión de las operaciones aéreas y garantizar la seguridad aérea operativa, en sustitución de las actuales normas que rigen el accionar de la aviación.

POR TANTO:

En uso de sus facultades;

HA DICTADO

La siguiente:

LEY GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

TITULO I

AERONÁUTICA CIVIL

CAPITULO ÚNICO

DISPOSICIONES GENERALES

Arto. 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular las actividades de aeronáutica civil; a fin de hacer que la navegación aérea sea más segura, ordenada y eficiente, también tiene por objeto lograr la modernización del régimen jurídico en este campo, fomentándose el mayor desarrollo de la Aviación Civil.

Esta Ley rige la Aeronáutica Civil en el territorio de la República de Nicaragua, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

El espacio aéreo situado sobre el territorio de la República de Nicaragua está sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de la presente Ley, el territorio nacional es el descrito en el Arto. 10 de la Constitución Política.

Arto. 2. Para los efectos de la presente Ley se establecen las siguientes definiciones:

ABANDONO DE AERONAVE: Se considera que una aeronave está en estado de abandono cuando permanezca por tres o más meses en un aeródromo sin efectuar operaciones y sin estar bajo el cuido directo o indirecto de su propietario o explotador, y no sea posible determinar su legítima propiedad; o cuando su propietario o utilizador manifieste inequívocamente que ha tenido la intención de abandonarla. (Arto. 88)

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR: Es el documento administrativo que extiende la Autoridad Aeronáutica a cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera para que pueda explotar servicios públicos de transporte aéreo regular.

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (COA): Es el documento que la Autoridad Aeronáutica extiende a un operador de servicios de transporte aéreo, luego que éste demostró la capacidad de ofrecer una organización apropiada, métodos de control y supervisión de las operaciones de vuelo y programas exigidos por las regulaciones técnicas. (Arto. 123).

ECHAZÓN: Acción y efecto de arrojar carga, parte de ella o ciertos objetos pesados de una aeronave, cuando es necesario reducir el peso de la aeronave.

SUPERFICIARIO: Relativo al derecho de superficie, que es límite o término de un cuerpo, que lo separa o distingue de lo que no es él.

ORGANISMO DE TRANSITO AÉREO (OTA): Dependencia que facilita el servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos que se desarrollan en un aeródromo.

BALIZAMIENTO: Relativo a Baliza. Baliza: Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

Arto. 3. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que dentro del territorio nacional o de sus aguas jurisdiccionales, hagan uso del espacio aéreo, realicen actividades aeronáuticas de carácter civil o utilicen, operen, administren o construyan cualquier infraestructura relacionada con dichas actividades.

Arto. 4. Aeronáutica Civil y Autoridad Aeronáutica.

1. Aeronáutica Civil: De conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), la Aeronáutica Civil será entendida en la presente Ley, como el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles, privadas y públicas, excluidas las militares.

2. Autoridad Aeronáutica: Para los efectos de la presente Ley, la expresión "Autoridad Aeronáutica" se refiere al Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil, como ente responsable de la aeronáutica civil, de conformidad con lo prescrito en la presente Ley.

Arto. 5. Operaciones de aeronaves militares. 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 de conformidad con esta Ley.

Arto. 6. Régimen Jurídico. Las cuestiones jurídicas nacidas de la aeronáutica civil se regirán por las siguientes fuentes del derecho:

1. La presente Ley.
2. Los Convenios Internacionales de Derecho Aeronáutico ratificados por la República de Nicaragua.
3. Las leyes, reglamentos y regulaciones aeronáuticas que lo complementen sin contrariarlo.
4. Los principios generales propios del derecho aeronáutico.
5. Los usos y costumbres de la actividad aérea.
6. Las leyes análogas.
7. Los principios generales del derecho común.
8. Las disposiciones del Código de Comercio, en lo pertinente.
9. Las disposiciones del Código Civil, en lo pertinente.

Arto. 7. Jurisdicción y competencia aplicable a bordo de aeronaves. Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave civil, serán regidos por las leyes del Estado que ejerce el control sobre el explotador de la aeronave. Sin embargo, cuando dichos hechos, actos o delitos infrinjan normas de seguridad pública, tributación o de aeronavegación del Estado subyacente sobrevolado, su conocimiento y procesamiento serán de la jurisdicción de ese Estado.

Las normas y preceptos del Código Penal y del Código Procesal Penal, se aplicarán a las faltas y delitos previstos en esta Ley, cuando sean compatibles.

Arto. 8. Adopción de normas internacionales. La República de Nicaragua, adopta y hace propias, sin perjuicio de las reservas en su caso, las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como las aplicables a las actividades previstas en la presente Ley.

Para los efectos de aplicación e interpretación de la presente Ley, las definiciones o términos técnicos empleados en materia aeronáutica, tendrán los significados reconocidos por la OACI.

TITULO II
AUTORIDAD AERONÁUTICA

CAPITULO I
DEL INSTITUTO NICARAGÛENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

Arto. 9. Creación del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC). Créase con duración indefinida el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC), sucesor sin solución de continuidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), de todos sus bienes, derechos, acciones y obligaciones.

El INAC es un ente autónomo descentralizado, técnico y especializado, con autonomía funcional, técnica, administrativa y financiera, con personalidad jurídica, patrimonio propio y capacidad en materia de su competencia, bajo la rectoría sectorial del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI). Estará integrado por un Consejo Directivo, un Director General, un Subdirector General y del personal técnico y administrativo necesario para el mejor cumplimiento de las funciones que le encomienda la presente Ley y regulaciones técnicas que le sean conexas, correspondiendo al INAC las funciones de regulación, supervisión, control y aplicación de las normas que rigen los servicios de transporte aéreo y en general todas las actividades aeronáuticas que tengan lugar en el territorio de Nicaragua, en su espacio aéreo y en el que envuelve sus aguas jurisdiccionales.

Arto. 10. Atribuciones y Funciones Técnicas del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC). Las atribuciones y las funciones técnicas del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC), conforme a los procedimientos y regulaciones establecidas, son las siguientes:

1. Elaborar, aprobar, mantener actualizada y publicar la regulación técnica de la aeronáutica civil en armonía con las normas de la OACI, en especial en atención a las recomendaciones contenidas en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de conformidad con las fuentes de derecho consignadas en el artículo 6 de esta Ley. En especial, velar por el estricto cumplimiento del contenido de la presente Ley.

2. Autorizar y supervisar que la construcción, mantenimiento y operación de los aeródromos, así como la prestación de los servicios de aeronavegación, de seguridad de la aviación y el control de tráfico aéreo, cumplan los requisitos técnicos de seguridad y de protección al vuelo, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales. El INAC podrá, en su calidad de inspector, llevar a cabo las verificaciones que sean del caso sobre aeronaves, aeródromos y servicios aeronáuticos que le sean conexos, así como sobre el personal técnico aeronáutico.

3. Expedir o cancelar certificados de matrícula.

4. Expedir, convalidar, prorrogar, renovar, revalidar, suspender, cancelar o revocar certificados de aeronavegabilidad.

5. Expedir, convalidar, prorrogar, renovar, revalidar, suspender, cancelar o revocar las licencias y habilitaciones del personal aeronáutico de vuelo y de tierra.

6. Investigar los accidentes e incidentes de aeronáutica ocurridos en el territorio nacional o fuera del mismo, si le es permitido, cuando resultaren siniestrados pasajeros o aeronaves de nacionalidad nicaragüenses, de conformidad a los procedimientos establecidos en la regulación técnica que para tal fin dicte el INAC, así como a las normas y métodos recomendados por OACI en los Anexos del Convenio de Chicago.

7. Presidir en coordinación con otras instancias pertinentes, las actividades de búsqueda, salvamento y rescate de las aeronaves accidentadas en el territorio nacional o en aguas jurisdiccionales.

8. Propiciar, financiar y mantener en forma permanente la capacitación de sus recursos humanos, ya sea directamente o por medio de contratos convenidos con

instituciones educativas aeronáuticas, nacionales o extranjeras.

9. Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la aeronáutica civil, con instituciones nacionales e internacionales.

10. Autorizar el tránsito o aterrizaje a vuelos especiales de aeronaves civiles y militares extranjeras, o de los que derivan de los instrumentos internacionales de los cuáles Nicaragua forma parte.

Cuando las circunstancias lo requieran se realizarán las coordinaciones necesarias con otras Instituciones del Estado, como son: el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ejército de Nicaragua y la Policía Nacional**,** entre otras.

Se requerirá autorización previa de la Asamblea Nacional conforme a lo establecido en el párrafo tercero del Arto. 92 Cn.

11. Dirigir, orientar y llevar a cabo el proceso de certificación de empresas nacionales que pretendan realizar servicios de Transporte Aéreo y otra actividad aeronáutica, previo al otorgamiento del Certificado Operativo o Certificado de Operador Aéreo.

12. Otorgar, prorrogar, modificar, suspender, cancelar o revocar Certificados Operativos (CO) y/o Certificados de Operador Aéreo (COA) a empresas nacionales que presten el servicio público de transporte aéreo nacional, regular o no regular, o que se dediquen a trabajos aéreos.

13. Otorgar, prorrogar, modificar, suspender, cancelar o revocar Certificados de Operador Aéreo (COA) a empresas nacionales que presten el servicio público de transporte aéreo internacional regular o no-regular.

14. Otorgar, prorrogar, suspender, revocar, modificar, o cancelar los Certificados Operativos (CO) y/o los Certificados de Operador Aéreo (COA) a empresas de transporte aéreo, a aeropuertos, a empresas de servicio agrícola, a talleres de mantenimiento de aeronaves, a escuelas de enseñanza aeronáutica y otros servicios aeronáuticos.

15. Exigir a las empresas extranjeras su Certificado de Operador Aéreo.

16. Realizar las reexaminaciones que sean necesarias a cualquier persona de aeronáutica, sea natural o jurídica, a fin de constatar que conserva las cualidades necesarias para seguir ostentando cualquier tipo de certificación que se le haya otorgado con anterioridad. En caso de haber estado por períodos mayores a un año en inactividad en el ejercicio de la profesión y no haya tenido capacitación en un centro acreditado, o cuando se haya visto involucrado en incidentes o accidentes de aviación en los cuales se compruebe mediante la investigación, la existencia de debilidades en la aplicación de las destrezas concerniente a sus funciones; si se comprueba insuficiencia en las cualidades necesarias, el INAC podrá revocar, cancelar, suspender o restringir según el caso, la Certificación en cuestión.

17. El INAC por medio de su Director, podrá delegar en su personal e Inspectores, funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la inspección y función de vigilancia, debiendo determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el

retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave, o las acciones que correspondan de conformidad con la presente Ley y las regulaciones técnicas complementarias.

18. Delegar cualquier facultad o deber asignado a cualquier organización internacional o persona de Derecho privado debidamente calificada, sujeto a la regulación técnica, la supervisión y la revisión que se establezcan. Sin embargo, el Director deberá asegurarse de que tales funciones no sean delegadas de manera tal que el operador aéreo, los operadores de trabajos aéreos o de aviación general, y las instalaciones de mantenimiento, se regulen a sí mismos, además deberá garantizar que no se lesione la soberanía y preferentemente sea personal nicaragüense, su elección se hará mediante la concurrencia de varios candidatos con conocimiento público.

Para desempeñar las funciones antes numeradas, el INAC elaborará y aprobará las Regulaciones técnicas aeronáuticas necesarias y los Manuales y procedimientos de certificación, todo de conformidad con el numeral 1 del presente artículo.

Arto. 11. Atribuciones y Funciones Económicas del INAC. Las atribuciones y las funciones económicas del INAC, conforme a los procedimientos, regulaciones y normas jurídicas establecidas, son las siguientes:

1. Otorgar, modificar, revalidar, suspender, cancelar o revocar certificados de explotación de servicio público de transporte aéreo interno, regular y no regular, a empresas nacionales.

2. Otorgar, modificar, renovar, revalidar, suspender, cancelar o revocar certificados de explotación de servicio público de transporte aéreo internacional, regular y no regular, a empresas nacionales y extranjeras.

3. Aprobar o rechazar las tarifas de transporte público aéreo de pasajeros, carga y correos nacionales, revisar y proponer modificaciones a las tarifas de transporte público aéreo internacional de pasajeros, carga y correos, en este caso las líneas aéreas que operan transporte internacional deberán informar con anticipación las adopciones de nuevas tarifas.

4. Elaborar su programa de trabajo y su presupuesto.

5. La fiscalización de las operaciones financieras-contables del INAC estará a cargo de realizar su auditoria interna, sin perjuicio de la fiscalización que ejerce la Contraloría General de la República.

6. Aprobar, otorgar, renovar, revocar, o anular las concesiones de aeródromos o aeropuertos.

7. No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, habida cuenta que el Estado Nacional es siempre el responsable de la protección al vuelo, le corresponderá al INAC, en todo caso, autorizar y supervisar el funcionamiento de los servicios aeronáuticos que han sido delegados, contratados o dados en concesión, de conformidad con el Arto. 53.

8. Recibir, gestionar, tramitar, suscribir, negociar, créditos y donaciones, de personas nacionales o internacionales para el mejor desempeño de sus funciones.

Arto. 12. Atribuciones y funciones administrativas del INAC. Las atribuciones y las funciones administrativas del INAC, conforme a los procedimientos y regulaciones establecidas y demás normas jurídicas, son las siguientes:

1. Administrar y ejecutar su presupuesto así como llevar los registros correspondientes.

2. Establecer precios públicos en concepto de prestación de sus servicios, los cuales deberán ser publicados en La Gaceta, Diario Oficial.

3. Llevar a su cargo el Registro Aeronáutico Nacional.

4. Coordinar la utilización del espacio aéreo a fin de garantizar la seguridad y protección al vuelo. Esta función la ejercerá, aún en relación con las aeronaves en misiones militares.

5. Los servicios de Control de Radar al detectar trazas de aeronaves sospechosas o vuelos no autorizados, informarán de inmediato al Control de Tránsito Aéreo y a la Fuerza Aérea del Ejército de Nicaragua, debiendo además brindar la información necesaria cuando éstos la necesiten.

6. Participar, como el órgano técnico aeronáutico representativo del país, junto con otras instancias gubernamentales si es del caso, en las reuniones y conferencias de organizaciones internacionales de aeronáutica civil, así como en las negociaciones de acuerdos internacionales que versen sobre temas aeronáuticos.

7. Aplicar las sanciones contempladas en esta Ley, particularmente las que deriven de las infracciones consignadas en el TITULO XIII.

8. Celebrar contratos administrativos y convenios de cooperación interinstitucional con organismos e instituciones nacionales o internacionales.

9. Dictar los reglamentos internos de organización y funcionamiento del INAC y el del propio Consejo.

10. Las demás que le faculten esta Ley y el ordenamiento jurídico.

Arto. 13. Patrimonio. El patrimonio del INAC, estará integrado por:

1. Los ingresos que reciba de conformidad con el numeral 2 del artículo precedente.

Aquellos que deriven de la prestación de sus servicios vinculados con la aviación civil.

2. El siete por ciento (7%) de los ingresos por derecho de uso de terminal de los aeródromos públicos en el territorio nacional. La transferencia anual no será nunca menor al equivalente de US$ 1,200.000.00 (Un Millón Doscientos Mil Dólares) o su equivalente en moneda de curso legal.

3. Los productos derivados de los préstamos, externos o internos, convenios interinstitucionales que suscriba el INAC, de conformidad a la legislación nacional vigente, ya sean directamente o en forma conjunta con otras instituciones del Estado, inclusive las empresas de giro comercial o sociedades comerciales que pertenecen al Estado.

4. Las donaciones, nacionales o internacionales que reciba el INAC en dinero o en especie.

5. El producto proveniente de remates, embargos, abandono de aeronaves y otros casos estipulados en la presente Ley.

6. Los bienes inmuebles, muebles, valores o derechos que comprendan la infraestructura

requerida para el cumplimiento de las funciones del INAC.

7. El resultante de las multas administrativas que se impongan al tenor de lo dispuesto en la presente Ley.

Arto. 14. Resguardo del patrimonio. Se prohíbe que los bienes, derechos, recursos económicos, partidas de presupuesto o productos derivados del ejercicio de las funciones y propiedad del INAC, sean destinados a intereses, personas e instituciones ajenas al INAC y para propósitos distintos a la aeronáutica civil. Tampoco podrá donarse, alquilarse o de cualquier manera trasladarse, los inmuebles, muebles o derechos que integran su patrimonio, sin que exista autorización legal y contraprestación debidamente sustentada.

CAPITULO II
DEL CONSEJO DIRECTIVO

Arto. 15. Atribuciones y funciones del Consejo Directivo del INAC. Las atribuciones y funciones del Consejo Directivo del INAC son las siguientes:

1. Supervisar y apoyar la gestión del INAC, la de su Director-General y la aplicación de la presente Ley, normas y regulaciones.

2. Identificar, aprobar o recomendar la implementación de las políticas aeronáuticas que sean pertinentes poner en práctica siempre y cuando estén acordes a las recomendaciones de OACI.

3. Recomendar al Poder Ejecutivo la aprobación, firma, adhesión, ratificación o denuncia de tratados o convenios internacionales sobre aeronáutica en que tenga interés el Estado nicaragüense.

4. Propiciar el desarrollo de la aviación comercial, turística y agrícola, en congruencia con el desarrollo de la economía del país en general.

5. Autorizar los cambios que se realicen de la estructura orgánica del INAC.

6. Coordinar en forma prioritaria las funciones administrativas y económicas del INAC.

7. Reunirse periódicamente para conocer y analizar de la documentación que le sea remitida por el Director General del INAC, debiendo emitir opiniones o recomendaciones sobre los mismos.

8. Conocer y resolver los Recursos de Revisión, por las actuaciones o resoluciones dictadas por el mismo, a efecto de subsanar los errores de apreciación, de fondo o los vicios de forma en que se hubiere incurrido al dictarlos, en conformidad con Ley No. 290, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 102 del 3 de junio de 1998.

9. Elaborar el Programa y el Presupuesto de ingresos y egresos, el que debe de ser enviado a la Asamblea Nacional adjunto al Presupuesto General de la República.

10. Las demás que le otorgue, la presente Ley y el ordenamiento jurídico nicaragüense.

Arto. 16. Composición. El Consejo Directivo está compuesto por:

1. El Ministro de Transporte e Infraestructura, que lo presidirá, o en quien delegue.

2. El Ministro de Relaciones Exteriores, o en quien delegue.

3. Un Oficial Superior del Ejército de Nicaragua, nombrado por el Presidente de la República a propuesta del Comandante en Jefe del Ejército, quien deberá tener experiencia en el sector aeronáutico.

4. Dos especialistas nombrados por el Presidente de la República, los que deberán contar con reconocida experiencia en el área de aeronáutica.

Para la conformación del Quórum se requiere la presencia de tres (3) miembros.

Son miembros Ex–oficio del Consejo Directivo del INAC, el Director General del INAC, el Presidente de la Asociación de Pilotos de Nicaragua y el Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas, los que podrán asistir a las sesiones de trabajo del Consejo Directivo; éstos tendrán derecho a voz en las deliberaciones, pero no con voto, y no serán tomados en cuenta para conformar quórum.

._.

.

CAPITULO III
DIRECTOR Y SUBDIRECTOR

Arto 17. Director General, nombramiento, atribuciones y funciones: El INAC estará a cargo de un Director General quien será nombrado por el Consejo Directivo y será responsable de la administración general de la Institución.

El Director General Podrá:

1. Aprobar, mantener actualizada y publicar la regulación técnica de la aeronáutica civil en armonía con las normas de la OACI, en especial en atención a las recomendaciones contenidas en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de conformidad con las fuentes de derecho consignadas en el artículo 6 de esta Ley. En especial, velar por el estricto cumplimiento del contenido de la presente Ley.

2. Autorizar y supervisar que la construcción, mantenimiento y operación de los aeródromos, así como la prestación de los servicios de aeronavegación, de seguridad de la aviación y el control de tráfico aéreo, cumplan los requisitos técnicos de seguridad y de protección al vuelo, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales. Ordenar que se realicen las verificaciones que sean del caso sobre aeronaves, aeródromos y servicios aeronáuticos que le sean conexos, así como sobre el personal técnico aeronáutico.

3. Expedir, o cancelar certificados de matrícula.

4. Expedir, convalidar, prorrogar, suspender, renovar, revalidar, cancelar o revocar certificados de aeronavegabilidad.

5. Expedir, convalidar, prorrogar, suspender, renovar, revalidar, cancelar o revocar las licencias y habilitaciones del personal aeronáutico de vuelo y de tierra.

6. Investigar los accidentes e incidentes de aeronáutica ocurridos en el territorio nacional o fuera del mismo, si le es permitido, cuando resultaren siniestrados pasajeros o aeronaves de nacionalidad nicaragüenses, de conformidad a los procedimientos establecidos en la regulación técnica respectiva, así como a

las normas y métodos recomendados por la OACI en el Anexo 13 y su manual.

7. Presidir en coordinación con otras instancias pertinentes, las actividades de búsqueda, salvamento y rescate de las aeronaves accidentadas en el territorio nacional o en aguas jurisdiccionales.

8. Propiciar y mantener en forma permanente la capacitación de sus recursos humanos, ya sea directamente o por medio de contratos convenidos con instituciones educativas aeronáuticas, nacionales o extranjeras.

9. Autorizar el tránsito o aterrizaje de vuelos especiales de aeronaves civiles, o de los que deriven de instrumentos internacionales de los que Nicaragua forma parte.

10. Realizarán las coordinaciones necesarias con otras instituciones del Estado, como son: el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ejército de Nicaragua y la Policía Nacional, entre otras. Se requerirá previa autorización de la Asamblea Nacional de conformidad al párrafo tercero del Arto. 92 Cn.

11. Dirigir, orientar y llevar a cabo el proceso de certificación de empresas nacionales que pretendan realizar servicios de Transporte Aéreo y otra actividad aeronáutica, previo al otorgamiento del Certificado Operativo (CO) o Certificado de Operador Aéreo (COA).

12. Otorgar, prorrogar, modificar, suspender, cancelar o revocar Certificados Operativos (CO) y/o Certificados de Operador Aéreo (COA) a empresas nacionales que presten el servicio público de transporte aéreo nacional, regular o no regular, o que se dediquen a trabajos aéreos.

13. Otorgar, prorrogar, modificar, suspender, cancelar o revocar Certificados de Operador Aéreo (COA) a empresas nacionales que presten el servicio público de transporte aéreo internacional regular o no-regular.

14. Otorgar, prorrogar, suspender, revocar, modificar, o cancelar los Certificados Operativos (CO) y/o los Certificados de Operador Aéreo (COA) a empresas de transporte aéreo, a empresas de servicio agrícola, a talleres de mantenimiento de aeronaves, a escuelas de enseñanza aeronáutica y otros servicios aeronáuticos.

15. Exigir a las empresas extranjeras su Certificado de Operador Aéreo.

16. Realizar las reexaminaciones que sean necesarias a cualquier persona de aeronáutica, sea natural o jurídica, a fin de constatar que conserva las cualidades necesarias para seguir ostentando cualquier tipo de certificación que se le haya otorgado con anterioridad. En caso de que se compruebe insuficiencia en las cualidades necesarias, podrá revocar, cancelar, suspender o restringir según el caso, la Certificación en cuestión.

17. Delegar en su personal e Inspectores, funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la inspección y función de vigilancia, debiendo determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la presente Ley y las regulaciones técnicas complementarias.

18. Otorgar, modificar, renovar, revalidar, suspender, cancelar o revocar certificados de explotación de servicio público de transporte aéreo interno, regular y no regular, a empresas nacionales.

19. Otorgar, modificar, renovar, revalidar, suspender, cancelar o revocar certificados de explotación de servicio de transporte aéreo internacional, regular y no regular, a empresas nacionales y extranjeras.

20. Aprobar o rechazar las tarifas de transporte público aéreo de pasajeros, cargas y correos nacionales; así como recibir la información sobre las tarifas de transporte público aéreo internacional, comercial de pasajeros, carga y correos, y revisarlas y proponer modificaciones de acuerdo con lo establecido en la presente Ley.

21. Proponer el programa de trabajo y presupuesto del INAC a su Consejo Directivo.

22. Supervisar el funcionamiento de los servicios aeronáuticos que hayan sido dados en concesión o adjudicados para la inspección, operación, administración o explotación de los mismos.

23. Recibir, gestionar, tramitar, suscribir, negociar créditos y donaciones, así como celebrar contratos administrativos y convenios de cooperación interinstitucionales, con organismos e instituciones nacionales o internacionales, para el mejor desempeño del INAC, esto último previa aprobación del Consejo Directivo.

--

24. Administrar y ejecutar el presupuesto del INAC, así como llevar los registros correspondientes.

25. Aplicar las sanciones contempladas en esta Ley, particularmente las que deriven de las infracciones consignadas en el TITULO XIII.

26. Contratar el personal necesario para el correcto desempeño del INAC, inclusive la terminación del mismo, de conformidad con la ley de la materia. A su vez, cuando lo estime conveniente podrá delegar esta atribución parcial o totalmente en otro funcionario.

27. Dictar los manuales de funcionamiento interno.

28. Conocer y resolver los recursos administrativos de revisión por las actuaciones dictadas por el mismo y los recursos administrativos de apelación por las actuaciones o resoluciones de los inferiores jerárquicos, a efecto de subsanar los errores de apreciación, de fondo o los vicios de forma en que se hubiere incurrido al dictarlos, de conformidad con la Ley No. 290. "Ley de Organización, Competencia, y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 102 del 3 de junio de 1998.

29. Ejercer las demás atribuciones y funciones que le faculte la presente Ley.

Arto. 18. Requisitos para ser Director General. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 152 Cn. para ser Director General, se requieren las siguientes calidades: Deberán tener probada experiencia e idoneidad técnica en el sector aeronáutica

1. Ser nacional de Nicaragua.

--

2. Ser persona de reconocida honorabilidad, capacidad y experiencia en cuestiones aeronáuticas.

3. No tener durante su gestión, vínculos, intereses o dependencia económicos con empresas nicaragüenses o extranjeras que exploten comercialmente cualquier actividad aeronáutica.

4. No tener juicio pendiente ni haberlo tenido con cualquier Empresa de Transporte Aéreo Comercial autorizada para operar.

5. No podrá ser nombrado Director General, quien tenga inhabilidad especial declarada por autoridad judicial competente.

6. No ser militar en servicio activo.

Arto. 19. Nombramiento del Subdirector General y Dirección Ad-interim. El INAC, contará con un Subdirector General, que deberá reunir los mismos requisitos exigidos para el Director General, y será nombrado de igual forma que éste.

En caso de ausencia temporal del Director General, asumirá el cargo, el Subdirector General, con las responsabilidades y atribuciones propias del Director General. En la ausencia concurrente del Director y Subdirector, asumirá Ad-interin la persona que designe el Consejo Directivo del INAC de acuerdo con sus disposiciones internas.

TITULO III
DE LA CIRCULACIÓN AEREA

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

-

Arto. 20 Reglas aplicables a la entrada y salida de aeronaves. Los vuelos de ingreso o salida del espacio aéreo nacional deberán efectuarse por las rutas o aerovías fijadas por la Autoridad Aeronáutica.

Los vuelos internacionales solo podrán efectuarse, despegando o aterrizando en aeropuertos o hidropuertos internacionales expresamente designados para tal fin por la autoridad aeronáutica.

Arto. 21 Excepciones. Las aeronaves civiles y militares en vuelo no comercial o las aeronaves civiles o de Estado en misión humanitaria, sanitaria, de asistencia, búsqueda, rescate o de policía, estarán dispensadas de la obligación establecida en el párrafo primero del artículo anterior; pero deberán dar aviso de la posición y trayectoria de sus vuelos a las autoridades aeronáuticas nacionales.

Arto. 22. No desplazamiento de aeronaves. No podrá efectuarse el desplazamiento de una aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine el INAC a través de su Director General. Sin autorización de esta última no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

Arto. 23. Incursión de nave extranjera. Si una Aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio nicaragüense sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida por la fuerza militar o policial correspondiente.

Arto. 24. Normas internacionales relativas a naves extranjeras. Para tales efectos del artículo anterior, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos por el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas y otros instrumentos internacionales pertinentes, ratificados por el Estado de Nicaragua.

Arto. 25. Incursión indebida. Deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida por la fuerza Militar o Policial, la aeronave civil extranjera que sobrevuela territorio nicaragüense, cuando la autoridad tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio Internacional de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuáles la República de Nicaragua sea parte.

Así mismo, el INAC puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto de violación ocurrido.

Arto. 26. Prohibición de uso. El INAC a través de su Director General, tomará las medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Nicaragua u operadas por un explotador que tenga su domicilio principal o residencia permanente en el territorio nicaragüense, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

CAPITULO II
DEL CONTROL Y PROTECCIÓN AL VUELO

Arto. 27. Responsabilidad estatal. La Autoridad Aeronáutica será responsable de la regulación de la circulación aérea, del funcionamiento de los aeródromos destinados a la navegación aérea nacional e internacional y de los servicios aéreos relacionados con éstos. La autoridad aeronáutica nicaragüense regulará en el espacio aéreo nacional, el tránsito seguro, eficiente y ordenado de las aeronaves civiles y de Estado, mediante normas de circulación aérea prescritas en la presente Ley y en las regulaciones técnicas.

Arto. 28. Certificados de aeronavegabilidad. La Autoridad Aeronáutica será la competente para expedir, convalidar, prorrogar, renovar, revalidar, suspender, cancelar o revocar certificados de aeronavegabilidad, sobre la base de las inspecciones periódicas. No será autorizada para el vuelo ninguna aeronave que no tenga su certificado de aeronavegabilidad otorgado de conformidad a las condiciones y requisitos establecidos en la presente Ley y las regulaciones técnicas respectivas.

Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el documento que, una vez efectuadas las correspondientes pruebas e inspecciones en vuelo y en suelo de conformidad a la Regulación técnica vigente, identifica a la nave apta y en condiciones técnicas satisfactorias, para fines operativos e indica el tipo de habilitación de la misma para su utilización.

Arto. 29. Idoneidad del personal de abordo. Las personas que se desempeñen en funciones aeronáuticas abordo de aeronaves nacionales o extranjeras, deben poseer, para la operación y manejo de las mismas, licencias y habilitaciones reconocidas por la Autoridad Aeronáutica correspondiente.

Arto. 30. Libertad de circulación. La circulación de las aeronaves civiles nicaragüenses en vuelo no comercial será libre dentro del territorio nacional y su espacio aéreo, siempre que cumplan con las normas consignadas en la presente Ley y las regulaciones técnicas.

Ninguna persona, en razón de un derecho de propiedad superficiario, podrá oponerse o impedir el vuelo de las aeronaves. Si éstas, con motivo de un vuelo, ocasionaren algún perjuicio al propietario, éste tendrá derecho a ser indemnizado conforme a las normas previstas al efecto en esta Ley.

Arto. 31. Aterrizajes de emergencia fuera de zonas controladas. En caso de emergencia cualquier aeronave podrá aterrizar en aeródromos privados, incluso en cualquier superficie que, sin ser aeródromo, se pueda prestar al aterrizaje, debiendo informar inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima o en su defecto a la autoridad Militar o Policial más cercana. El despegue o continuación del viaje de la aeronave se realizará a juicio de la Autoridad Aeronáutica.

El precepto contenido en este artículo, es válido aún cuando el aterrizaje de emergencia se haga en aeródromos o zonas bajo autoridad militar, sin perjuicio de las verificaciones que se entiendan necesarias efectuar.

Arto. 32. Regulación de ciertos vuelos especiales. Sólo con el permiso de la Autoridad Aeronáutica se podrá volar por encima o por debajo de las alturas que ella haya determinado.

Los vuelos acrobáticos o de exhibición, requerirán permiso de la Autoridad Aeronáutica en las condiciones que establezca la regulación técnica respectiva.

Arto. 33. La circulación de helicópteros. Se faculta instituir alrededor de los aeródromos, zonas provistas de helisuperficies, en las cuáles podrán evolucionar helicópteros a los efectos de realizar operaciones de apoyo a la aviación civil, de reconocimiento, rescate; o labores sanitarias de urgencia.

Las condiciones de operación de los helicópteros en estas helisuperficies serán establecidas en la regulación técnica vigente para tal fin.

Arto. 34 Excepciones al régimen de aeronaves. El INAC a través de su Director General podrá establecer o disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o privadas extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, salvamento y rescate, o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Arto. 35. Obligación de notificación internacional. Se prohíbe volar sobre zonas declaradas prohibidas o sobre zonas restringidas sin autorización. El INAC notificará a los países miembros de la OACI, a través de ésta, las zonas de tráfico aéreo que sean clasificadas de prohibidas y restringidas. Si no lo hace, se considerará que tales no existen.

Arto. 36. Mapas aeronáuticos. El Gobierno de Nicaragua colaborará con los países miembros de la OACI en la elaboración y publicación de los mapas aeronáuticos que correspondan a su territorio, y certificará como oficiales para el uso de la navegación dentro del territorio nacional.

Arto. 37. Requisitos que deben cumplir las aeronaves. Toda aeronave que circule u opere en el espacio aéreo de Nicaragua, deberá llenar los requisitos siguientes:

1. Ostentar en forma claramente visible las marcas de nacionalidad y matrícula que le correspondan.

2. Llevar los documentos de a bordo indicados en el artículo siguiente y cumplir con las exigencias que establecen las normas internacionales vigentes, la presente Ley y las regulaciones técnicas.

3. Estar provistas de equipo radioeléctrico para comunicaciones y éstos poseer licencias expedidas por autoridad competente. La Autoridad Aeronáutica determinará qué aeronaves pueden ser dispensadas de este requisito.

Arto. 38. Documentos de abordo. Toda aeronave que vuele sobre el territorio nacional u opere en él, deberá portar los documentos siguientes:

1. Certificado de matrícula.

2. Certificado de aeronavegabilidad.

3. Licencias y habilitaciones de la tripulación y del equipo de radio.

4. Documentos referentes a la aeronave y a los pasajeros.

5. Documentos de Abordo: Diario de Abordo o Bitácora de Vuelo, Libro de Personas y cualquier otro Libro o Manual técnico que establezcan las regulaciones técnicas.

6. Certificado(s) de seguro(s) vigente(s).

7. Si lleva carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la misma.

8. Cual otro que puedan establecer las regulaciones técnicas.

Arto. 39. Anotaciones en los documentos de abordo. Se anotará en los documentos de abordo lo siguiente:

1. Diario de Abordo: El piloto al mando deberá dejar constancia de cualquier hecho o incidente anormal o extraordinario que ocurra a bordo desde el punto de vista técnico operacional.

2. Libro de Personas: El piloto al mando anotará en dicho libro, los hechos trascendentes de estado civil de personas, como son los nacimientos, las defunciones o los testamentos, que puedan ocurrir a bordo. A requerimiento de los interesados, el explotador de la aeronave deberá otorgar copias de estas anotaciones.

Arto. 40. Inspección y control. Cuando los imperativos de seguridad lo exijan, la Autoridad Aeronáutica realizará todo tipo de inspección de lo que sea necesario en cualquier momento y lugar.

El servicio de control de tránsito aéreo será suministrado con el fin de mantener la debida separación de las aeronaves que operan según sus respectivos planes de vuelo. Entre otras razones para prevenir colisiones entre aeronaves y prevenirlas también en el área de maniobras entre aeronaves y obstáculos. A la vez, para agilizar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

El servicio de tránsito aéreo se suministra para otorgar servicios de información de vuelos, alerta, control de áreas y control de aproximación y control de aeródromos.

El controlador de tránsito aéreo es la persona que se dedica a brindar los servicios de control de tránsito aéreo de área, de aproximación y de aeródromos.

Arto. 41. Retención. La Autoridad Aeronáutica tiene la facultad y deber de impedir la realización de un vuelo que, a su buen juicio, no reúna las condiciones de seguridad exigidas por la presente Ley y las regulaciones técnicas aeronáuticas vigentes.

Arto. 42. Transporte de mercancías peligrosas. Para transportar objetos que constituyan o puedan constituir un peligro para la seguridad pública o la seguridad nacional, deberá obtenerse permiso de la Autoridad Aeronáutica y adoptarse las medidas necesarias prescritas en las normas y regulaciones técnicas en conformidad a las normas y métodos de la OACI en la materia.

Arto. 43. Control sobre las actividades aerofotogramétricas. La Autoridad Aeronáutica regulará y controlará el uso a bordo de las aeronaves, de instrumentos que permitan registrar desde el cielo, el suelo o las aguas jurisdiccionales del territorio nicaragüense, o efectuar levantamientos topográficos, aerofotogramétricos y otros semejantes, de esta actividad se informará a los organismos militares y policiales correspondientes.

TITULO IV
DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÀUTICA

CAPITULO I
GENERALIDADES

Arto. 44. Concepto de infraestructura aeronáutica. La infraestructura aeronáutica comprende todas las instalaciones y servicios destinados a permitir, facilitar, ordenar y asegurar las operaciones aeronáuticas, cualquiera que sea el lugar donde se encuentren ubicados.

Arto. 45. Los Servicios de Navegación Aérea. Los Servicios de protección y ordenamiento de vuelos, los de control de tránsito aéreo, los de búsqueda y salvamento de aeronaves, los de apoyo a la aeronavegación, las comunicaciones aeronáuticas, la información meteorológica, el balizamiento, los de seguridad de aviación y cualquier otro servicio destinado a la seguridad y eficacia de la actividad aeronáutica, operarán todos de acuerdo con la presente Ley, las leyes y las regulaciones técnicas que hubieran sido dictadas, teniendo siempre en cuenta lo preceptuado en el Convenio de Chicago y sus Anexos.

.

-

Arto. 46. Aeródromo. Aeródromo es toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la Autoridad Aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobras en la superficie de las aeronaves.

Los aeródromos se dividen en civiles y militares. Son aeródromos militares los destinados exclusivamente a fines militares. Son aeródromos civiles todos los demás. Las disposiciones de esta Ley se aplican a los aeródromos civiles.

Los aeródromos civiles se dividen en públicos y privados. Son públicos aquellos abiertos al uso público de la aeronavegación; y privados los destinados al uso particular. Los aeródromos civiles podrán ser usados gratuitamente por las aeronaves del Estado. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Arto. 47. Condiciones de operación. El establecimiento y operación de un aeródromo se hará previa autorización y habilitación de la Autoridad Aeronáutica, la que determinará por medio de regulaciones técnicas, las normas pertinentes sobre su instalación, destino y funcionamiento.
Si no se cumplen o dejan de cumplirse las condiciones que motivaron la habilitación o se contravinieren las normas técnicas, la Autoridad Aeronáutica deberá suspender o dejar sin efecto dicha habilitación.

Todos los aeródromos y aeropuertos civiles de Nicaragua estarán sujetos al control, inspección y vigilancia del INAC, al que deberán rendirle mensualmente informes financieros y estadísticos, de sus actividades y movimiento de aeronaves, de conformidad con las obligaciones contraídas por el Estado de Nicaragua con la OACI.

-

.

Arto. 48. Condiciones relativas a los aeródromos privados. La Autoridad Aeronáutica declarará habilitados, a petición del interesado, los aeródromos privados que cumplan con los requisitos y condiciones técnicas de seguridad para las operaciones aeronáuticas. Asimismo, suspenderá o dejará sin efecto dicha habilitación si no se cumplen o se dejaren de cumplir las condiciones que motivaron la habilitación.

Arto. 49. Declaración de utilidad pública. Podrán declararse de utilidad pública y de interés nacional los bienes inmuebles necesarios para el establecimiento de aeródromos públicos o militares y para la instalación de equipos de ayuda y protección a la navegación aérea y de comunicaciones aeronáuticas, previo pago indemnización. Las edificaciones que fuere necesario eliminar o demoler por constituir obstáculos a la navegación aérea, a su señalamiento y balizaje, serán compensadas.

Arto. 50. Aeródromo y aeropuerto. Son aeropuertos los aeródromos públicos dotados de instalaciones técnicas y comerciales particularmente adecuados a un importante movimiento aéreo de salidas y llegadas de aeronaves, generalmente en vuelos internacionales.

El término "aeropuerto" designa, asimismo, a la persona jurídica encargada de organizar, desarrollar o explotar las instalaciones aeroportuarias.

Arto. 51. Suspensión, cancelación o restricción. La Autoridad Aeronáutica, podrá suspender, cancelar o restringir la operación de un aeródromo o helipuerto, por razones de interés general de la aviación o por incumplimiento de las condiciones sobre las cuales fue otorgada la autorización o por los casos siguientes entre otros:

1. Cuando sea solicitada por su propietario.

2. Cuando no se lleve el registro de las aeronaves que aterrizan o despeguen de la misma.

3. Por el incumplimiento de las disposiciones sobre las cuales se le otorgó la autorización o violación a las disposiciones legales, reglamentarias y otras que emita el INAC.

El INAC, tomará las medidas para que un aeródromo cancelado o suspendido no sea operado y si fuese necesario requerirá la intervención judicial o policial.

CAPITULO II

CLASIFICACION Y CONCESIONES

Arto. 52. Clasificación de los aeródromos. Los aeródromos destinados a la circulación aérea pública deberán ser certificados por la Autoridad Aeronáutica de conformidad a las regulaciones técnicas. Los aeródromos se clasifican conforme a las categorías otorgadas por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a las Normas Internacionales de la OACI y son las siguientes:

Categoría 1: Aeródromo destinado a servicios de grandes distancias y habilitado para operar en todas circunstancias.

Categoría 2: Aeródromo destinado para operar en todas circunstancias, en especial los servicios de distancias medianas y ciertos servicios de gran distancia, pero que no implique etapa de larga distancia a partir de dicho aeródromo.

Categoría 3: Aeródromo destinado a servicios de corta distancia nacional o centroamericana y a ciertos servicios de mediana distancia, pero que sólo implique distancia corta a partir de dicho aeródromo.

Categoría 4: Aeródromo destinado a la formación aeronáutica, a vuelos deportivos de aviación liviana, a vuelos turísticos de breve recorrido y ocasionalmente, a vuelos de corta distancia.

Categoría 5: Aeródromos destinados a helicópteros y aeronaves de despegue vertical.
Las categorías anteriores serán otorgadas por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a normas internacionales de la OACI.

Arto. 53. Concesiones. En el caso de los Aeropuertos del Estado, los servicios aeroportuarios y los de navegación aérea, su infraestructura y prestaciones aeronáuticas que le son conexas, podrán ser objeto de concesiones o de contratos administrativos según corresponda, de acuerdo con lo previsto en la Constitución Política y en la Ley de Disposiciones de Bienes del Estado, Ley 169 y su Reforma, Ley 204.

Por Ministerio de la presente Ley se prohíbe la privatización de los aeródromos propiedad del Estado de Nicaragua.

Arto. 54. Participación o canon periódicos. En el evento de una concesión de conformidad con el artículo anterior, el INAC recibirá una participación o un canon periódicos del concesionario según se haya dispuesto en el contrato de concesión respectivo.

Arto. 55. Rol del Estado como garante de la seguridad del vuelo. En todo caso y habida cuenta que el Estado Nacional es siempre el responsable de la protección al vuelo, le corresponderá al INAC supervisar el funcionamiento de los servicios que hayan sido dados en concesión.

-

.

TITULO V
DE LAS AERONAVES

CAPITULO I
CONCEPTO, CLASIFICACIÓN Y CONDICIONES

Arto. 56. Concepto. Se considera Aeronave toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Arto. 57. Clasificación. Las aeronaves nacionales se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las destinadas al servicio del Poder Público, como las militares, de policía y aduana. Las demás aeronaves son civiles, aunque pertenezcan al Estado.

Arto. 58. Obligación de certificados. Toda aeronave de matrícula nicaragüense deberá estar provista del certificado de matrícula y certificado de aeronavegabilidad, extendidos por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con las normas prescritas en la presente Ley y su regulación técnica.

Arto. 59. Certificado de Aeronavegabilidad. El certificado de aeronavegabilidad es el documento en el que se hace constar que las aeronaves de matrícula nicaragüense han cumplido con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por el INAC. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, la Dirección les exigirá también el certificado de Aeronavegabilidad, extendido por la autoridad competente del país de su nacionalidad, para permitirles volar en el espacio aéreo nicaragüense.

Cuando una aeronave se haya accidentado o reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo certificado de aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso.

Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones del INAC, para garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

CAPITULO II
REGISTRO AERONÁUTICO

Arto. 60. Deber de registro e inscripción. El Registro Aeronáutico Nacional Funcionará como dependencia del INAC, en la Capital de la República, será público y estará a cargo de un Registrador designado por la Autoridad Aeronáutica.

El Registro Aeronáutico Nacional constará de un Registro de Propiedad Aeronáutica y un Registro Aeronáutico Administrativo.

Cualquier interesado podrá tomar conocimiento de la situación jurídica de las aeronaves inscritas y obtener copias certificadas de dicho Registro.

Las aeronaves tienen la naturaleza jurídica de bien inmueble y sus motores bienes muebles registrables.

El Registro Aeronáutico Nacional efectuará la toma de razón y las inscripciones o anotaciones de derechos, resoluciones, contratos y demás actos y hechos jurídicos referentes a aeronaves y a sus respectivos propietarios y/o explotadores.

La adjudicación y otorgamiento de matrícula nacional, serán efectuadas en el orden correlativo determinado en el Índice General que será llevado al efecto por el Registro Aeronáutico Nacional.

El procedimiento ante el Registro Aeronáutico Nacional es escrito.

Se faculta al INAC para aprobar y poner en vigencia el sistema de libros, ficheros y repertorios en el que deban realizarse las inscripciones y anotaciones a que se refiere esta Ley.

Arto. 61. Inscripción y nacionalidad. La inscripción de una aeronave en el Registro

Aeronáutico Nacional de Nicaragua, le confiere nacionalidad nicaragüense, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad a la inscripción.

Ninguna aeronave podrá estar válidamente matriculada en más de un Estado. Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir la matrícula nicaragüense, previa cancelación de la matrícula anterior.
La Inscripción procederá previo cumplimiento de los requisitos establecidos por el Reglamento del Registro de la Propiedad Aeronáutica y de los legales establecidos por el Derecho Común.

No podrá inscribirse acto o contrato alguno que modifique, extinga, o transfiera derechos sin la presentación de un certificado o de un documento válido en el que consten las condiciones de dominio, y eventualmente gravámenes, que versen sobre las aeronaves o motores de aviación.

Asimismo, deberá proveerse por el solicitante un certificado de origen que emane del Registro Aeronáutico correspondiente a la nacionalidad previa de la aeronave, en el cual se haga constar la cancelación de la matrícula originaria de la aeronave.

Arto. 62. Marcas distintivas. Las aeronaves deberán ostentar en su exterior, para su individualizada identificación, las marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula que, conforme el respectivo reglamento, les hayan sido reconocidas y atribuidas.

Arto. 63. Clases de Registro Aeronáutico. Los registros serán:

1. Registro de la Propiedad Aeronáutica, en el que se inscribirán:

a) Los documentos o actos auténticos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave o de los motores, la transfieran, modifiquen o extingan.

b) Los derechos reales que se constituyan sobre las aeronaves, los contratos de arrendamiento o locación con o sin opción de compra y los que acrediten la utilización de las aeronaves.

c) La inutilización o pérdida de las aeronaves.

d) Las modificaciones sustanciales que se hagan en las aeronaves.

e) Las pólizas de seguros constituidas sobre aeronaves o motores.

f) Las escrituras públicas de hipotecas, gravámenes, embargos, interdicciones, medidas precautorias y demás trabas que pesen sobre aeronaves y motores.

g) Los contratos de prenda industrial o comercial, según el caso, constituidos sobre equipos aeronáuticos con excepción de los motores.

h) En general, cualquier hecho que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de las aeronaves.

Al margen de la inscripción de la propiedad correspondiente, se anotaran las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones.

El INAC comunicara a la OACI y a los países con los que Nicaragua tenga tratados de aviación civil, las inscripciones y cancelaciones de matriculas que se hagan en el Registro de la Propiedad Aeronáutica.

2. Registro Aeronáutico Administrativo, en el que se inscribirán:

a) Las matrículas con las especificaciones del caso que individualicen las aeronaves, junto con sus respectivos certificados de aeronavegabilidad.

b) Los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones para ejercer los servicios aéreos regular, no regular, nacional, internacional, privado por remuneración, sus cancelaciones y modificaciones.

c) Las licencias y habilitaciones del personal técnico aeronáutico de aire y de suelo, las renovaciones, suspensiones o cancelaciones de éstas.

d) Los actos y resoluciones administrativas que autoricen la infraestructura aeroportuaria, los talleres aeronáuticos y las escuelas de aviación existentes en el país.

e) Los Certificados de Explotador Aéreo, las concesiones y autorizaciones que conforme la presente Ley y reglamentos conexos se extiendan para ejercer el servicio de transporte aéreo.

f) Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan esta Ley o sus reglamentos.

Arto. 64. Inscripción facultativa de las aeronaves. Las personas de que tratan los numerales 1 y 2 del artículo 68 de ésta Ley, cuando sean compradores al crédito o arrendatarios con o sin opción de compra de una aeronave propiedad de persona extranjera no domiciliar en Nicaragua, podrán solicitar la inscripción y matrícula provisional en el Registro de la Propiedad Aeronáutica. El Registrador practicará en primer asiento las inscripciones provisionales, asignándoles validez temporal durante el plazo de vigencia del contrato que dio origen a la inscripción. El vendedor tendrá derecho a reservar la propiedad hasta el pago total del precio de venta convenido.

En el supuesto de prórroga contractual o de adquisición del pleno dominio por el poseedor, deberá acreditar documentalmente tal extremo ante el Registro Aeronáutico Nacional, solicitando la práctica del asiento correspondiente, al menos con quince días de antelación a la finalización del plazo de validez de esta matrícula. De no justificar las circunstancias mencionadas, se procederá de oficio a la cancelación de la inscripción practicada.

El arrendatario que acepte la opción de compra referida en este artículo, podrá solicitar al Registrador que inscriba a su favor el dominio. El Registrador practicará la inscripción definitiva en otro asiento en la misma cuenta registral y procederá a otorgar la matrícula con carácter definitivo.

Arto. 65. Cancelación de marcas y matrículas nicaragüenses. La matrícula de una aeronave será cancelada en los casos siguientes:

1. Cuando la aeronave fuese matriculada en país extranjero.

2. A solicitud escrita y auténtica del propietario de la aeronave.

3. Cuando su propietario dejase de reunir los requisitos para ser tal.

4. Cuando la aeronave fuere declarada perdida o averiada tan severamente que su

certificado de aeronavegabilidad quedase sin efecto.

5. Cuando su cancelación fuese declarada por mandato judicial.

6. Cuando la aeronave fuere declarada en abandono.

En todos estos casos la cancelación se producirá sin perjuicio de los actos jurídicos cumplidos con anterioridad a ella, inclusive la salvaguarda de derechos de acreedores que, eventualmente, tengan gravámenes sobre las aeronaves.

La cancelación de la marca y matrícula implica la cancelación del registro de la aeronave.

CAPITULO III
EXPLOTACIÓN DE AERONAVES

Arto. 66. Concepto de explotador de servicio público de transporte aéreo. Son legítimos explotadores las siguientes personas naturales o jurídicas:

1. El propietario de la aeronave o quien la use por cuenta propia o por medio de sus dependientes, cuando se trate de servicios aéreos privados. Salvo prueba en contrario, el propietario es la persona cuyo nombre aparece en el Registro Aeronáutico Nacional. Se presume que el propietario es el explotador de la aeronave, a menos que hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

2. La empresa que tiene un certificado o permiso de explotación de servicio público de transporte aéreo o que se dedique a trabajos aéreos.

--

3. El fletante que se ha reservado la conducción técnica de la aeronave y la dirección y autoridad sobre la tripulación.

4. El arrendatario que ha adquirido la conducción técnica de la aeronave arrendada y la dirección y autoridad sobre la tripulación.

Arto. 67. Sujeto de responsabilidades. La inscripción del contrato mencionado en el inciso 1 del artículo precedente, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador.

En caso de no haberse inscrito el contrato, el propietario y el explotador serán solidariamente responsables de los perjuicios ocasionados a causa de la aeronave.

Arto. 68. Propiedad de aeronave nicaragüense. Para ser propietario de una aeronave de matrícula nicaragüense se requiere:

1. Ser persona natural o jurídica nicaragüense.
Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en Nicaragua.

Si se trata de una persona jurídica, sociedad o asociación, estar constituida conforme a las leyes de la República o tener domicilio legal en Nicaragua.

2. Ser persona natural extranjera con domicilio permanente en Nicaragua.

3. Ser persona extranjera no domiciliada en Nicaragua, siempre y cuando medie un contrato de compraventa al crédito o

arrendamiento con o sin opción de compra. La inscripción y la matrícula son provisionales.

Arto. 69. Inscripción de las transferencias de dominio. La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Arto. 70. Formalidades de los actos y contratos. Los actos y contratos que transfieran propiedad, hagan cesión de derechos o concedan derecho de utilización sobre aeronaves destinados a producir efectos en Nicaragua, deberán efectuarse mediante escritura pública o instrumento público según corresponda. En el caso de los actos o los contratos realizados en el extranjero deberán efectuarse, ante notario público o a través de instrumento público según corresponda, o de acuerdo a las leyes del lugar; o ante la autoridad consular nicaragüense más cercana al lugar donde se efectuó el acto o contrato.

Arto. 71. Arrendamiento de aeronaves. El poseedor de un Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido por el Director, puede recibir en arriendo una aeronave sin tripulación de cualquier persona natural o jurídica siempre y cuando: a) El control operacional de la aeronave se transfiera al poseedor del COA y; b) El contrato de arriendo, deberá cumplir con los requisitos y autorización para ser presentado a la autoridad aeronáutica para su registro.

Arto. 72. Obligaciones. El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo.
La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento.

Arto. 73. Inmovilización y restitución. Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

La inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso el INAC a petición de parte legitimada podrá disponer la inmovilización.

Arto. 74. Cesión y subarrendamiento. No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni sub-arrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.

Arto. 75. El contrato de fletamento de aeronaves. El fletamento es un contrato por el cual el fletante, mediante remuneración, cede a otra 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 tripulación y el control operacional de la aeronave.

El contrato debe ser escrito y deberá regirse por las leyes del lugar de celebración, antes de inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional requerirá la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

Únicamente se autorizará la operación de aeronaves fletadas a aquellos operadores que hayan sido certificados técnicamente para operar en las condiciones requeridas por las regulaciones técnicas para ese tipo de operación y que por alguna razón se vean imposibilitados temporalmente de operar con su equipo de vuelo, propio o recibido en arriendo, y su tripulación.

Arto. 76. Obligaciones recíprocas entre fletante y fletador. Las obligaciones recíprocas entre fletante y fletador serán acordadas por vía contractual entre ambos.

Arto. 77. Intercambio de aeronaves. El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos. Deberán ser por escrito e inscribirse en el Registro de Aeronáutica Nacional.

Arto. 78. **Transferencia.** Cuando una aeronave con matrícula nicaragüense sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, el INAC, podrá transferirle a ese Estado parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave, de conformidad a lo establecido en el Convenio de Chicago. El INAC quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

Arto. 79. Asunción de responsabilidad. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio nicaragüense, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, el INAC podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

CAPITULO IV
GRAVÁMENES SOBRE AERONAVES

Arto. 80. Hipoteca. Las aeronaves podrán hipotecarse. También se podrán hipotecar los motores en el tanto en que sean partes divisibles de la aeronave. Ni las aeronaves ni los motores serán susceptibles de otros derechos de garantía.

Arto. 81. Acreedores hipotecarios y aseguradores. Los acreedores hipotecarios deberán notificar a los aseguradores de aeronaves acerca de la existencia de gravámenes hipotecarios. Esta notificación la harán con el objeto de facilitarse que les sean pagados sus créditos a ellos con las indemnizaciones por seguros existentes a favor del explotador.

Arto. 82. Resguardo del Derecho del Acreedor Extranjero. Al Acreedor Hipotecario domiciliado en el extranjero, deberá notificársele la pérdida, inutilización y abandono de las aeronaves y motores hipotecados.

Arto. 83. Embargo. Todas las aeronaves y sus motores, con excepción de las aeronaves de Estado, son susceptibles de embargo. La anotación del embargo en el Registro Aeronáutico Nacional, confiere a su titular la preferencia de ser pagado sin perjuicio de los créditos preferenciales.

Arto. 84. Prohibición de inmovilizar las aeronaves. Los titulares de créditos y de derechos de garantía sobre las aeronaves, no podrán valerse de su condición de acreedores para inmovilizar las aeronaves destinadas al transporte público. En los casos de embargo o de 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 hará el hecho del conocimiento del INAC.

CAPITULO V
MANTENIMIENTO Y ABANDONO DE AERONAVES

Arto. 85. Obligación de mantenimiento diligente. Las personas naturales o jurídicas que operen aeronaves, deberán efectuar la inspección, mantenimiento, alteración y reparación de su equipo aeronáutico, de acuerdo con las regulaciones técnicas aeronáuticas y las directrices establecidas en concordancia con esta Ley.

Arto. 86. Personal de mantenimiento. Las personas que se ocupen de operar, inspeccionar, mantener, alterar y reparar el equipo aeronáutico y todo cuanto le sea conexo, deberán contar con las respectivas licencias y cumplir con los requisitos legales y las regulaciones técnicas aeronáuticas vigentes.

Arto. 87. Registros de mantenimiento. Los registros correspondientes al mantenimiento de las aeronaves, deberán ser llevados al día, de acuerdo con lo que disponga el reglamento respectivo.

Arto. 88. Abandono de aeronave. El hallazgo de una aeronave sin persona alguna a bordo o en custodia de la misma, se notificará a su presunto propietario o utilizador.

Se considerará abandonada una aeronave o los componentes de ella:

1. Cuando no sea posible determinar su legítima propiedad por los documentos de a bordo, marcas de nacionalidad y matrícula.

2. Cuando su propietario o utilizador manifieste de modo inequívoco que ha tenido la intención de abandonarla.

3. Cuando por más de seis (6) meses permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo cuidado directo o indirecto de su propietario o explotador.

Arto. 89. Presunción a favor del Estado. Las aeronaves de matrícula y bandera nacional o extranjera que se encuentren debidamente registradas en el INAC, y estén abandonadas o inmovilizadas de hecho en el territorio nacional, íntegras con sus partes, o sólo sus despojos, se reportarán como abandonadas a favor del Estado de Nicaragua, cuando su dueño o explotador no se presente a reclamarlas o retirarlas dentro de los cuarenta y cinco (45) días de realizada la notificación del accidente, inmovilización o abandono.

Para facilidad del propietario, la Autoridad Aeronáutica hará publicar edictos, en cualquier medio de comunicación social escrito de circulación nacional, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta, Diario Oficial; notificando del hallazgo, por tres (3) días consecutivos y después de cinco (5) días hábiles a partir del último aviso.

Una vez transcurrido el plazo de seis (6) meses, las aeronaves que no estén integras en sus partes o sus despojos serán rematadas en subasta pública por las Autoridades del Ministerio de Hacienda y Crédito Publico y su importe deberá ser incorporado al Presupuesto General de la República, debiendo deducirse una recompensa que oscilará entre un dos por ciento 2 % y hasta un veinte por ciento 20% del valor obtenido, así como las costas que en su caso hubiere causado la remoción o reparación de las aeronaves.

Las aeronaves de matrículas y bandera nacional o extranjeras, que se presuman que han sido utilizadas para la comisión de cualquier tipo de ilícito, por ministerio de la presente ley, pasaran a formar parte de la fuerza Aérea del Ejército de Nicaragua.
En los casos de las aeronaves abandonadas por su legítimo propietario o arrendatario y cuyo uso sea la aviación agrícola, serán entregadas al INAC, para que este disponga en subasta pública de las mismas y los fondos provenientes de la subasta, deberán ser depositados por el adquiriente en ventanilla única del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que deberá entregar al INAC dichos fondos para que complemente su presupuesto de gastos corrientes.

Las Aeronaves abandonadas o inmovilizadas de hecho en Nicaragua, se entregarán en depósito a la Fuerza Aérea del Ejército de Nicaragua y transcurrido el plazo de seis (06) meses, pasarán a ser parte de los inventarios de la fuerza Aérea del ejército de Nicaragua.

Arto. 90. **Abandono peligroso.** Cuando la aeronave abandonada, sus partes o despojos, representen un peligro para la navegación aérea, o cuando su permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda agravar el deterioro del bien, la Autoridad Aeronáutica podrá proceder a su inmediata remoción.

Arto. 91. **Gastos ocasionados.** Los gastos que causen la remoción y conservación de la aeronave, serán a cargo del propietario o explotador o de quien pueda beneficiarse con ellos.

TITULO VI
DEL PERSONAL AERONÁUTICO

CAPITULO I
CLASIFICACIÓN Y CONDICIONES.

Arto. 92. **Personal aeronáutico.** Personal aeronáutico es aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra las funciones técnicas propias de la aeronáutica, como son: la conducción, dirección, operación, cuido y servicio de las aeronaves.

El ejercicio de funciones técnicas propias de la aeronáutica requiere de licencias y certificados médicos expedidos por la Autoridad Aeronáutica.

Arto. 93. **Clasificación.** El personal aeronáutico se clasifica en personal de vuelo y de tierra.

Arto. 94. **Personal de vuelo.** El personal de vuelo se divide en tripulación de vuelo, a cargo de la operación, mando y funcionamiento de la aeronave; y la tripulación cabina, a cargo del cuidado y seguridad de las personas o cosas transportadas en la aeronave.

Por razones de seguridad y calidad técnica, la Autoridad Aeronáutica podrá determinar el número del personal aeronáutico que debe operar en una aeronave, en función de sus características y las del vuelo, que nunca deberá

ser inferior al establecido en el manual de vuelo de la aeronave.

Arto. 95. Personal de tierra. El personal de tierra comprende al que está a cargo del despacho, la estiba, inspección, mantenimiento, alteración y reparación de las aeronaves; así como al encargado del control del tránsito aéreo y de las operaciones de estaciones aeronáuticas.

Arto. 96. Certificados, licencias y habilitaciones. La Autoridad Aeronáutica regulará el otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico. Las regulaciones técnicas establecerán los requisitos para el otorgamiento, renovación, revalidación, suspensión, cancelación, revocación y convalidación de los diversos tipos o clases de certificados, licencias y habilitaciones que debe expedir la Autoridad Aeronáutica; las funciones y obligaciones técnicas del personal aeronáutico; y en general, todos los asuntos atinentes a la seguridad y buen orden en el ejercicio de las tareas técnico-aeronáuticas.

Arto. 97. Convalidaciones. El personal aeronáutico procedente del extranjero o nacional formado en el extranjero, podrá ejercer sus actividades en Nicaragua previa convalidación de su documentación por la Autoridad Aeronáutica. Se entiende por convalidación, el acto por el cual el INAC, mediante la emisión de un Certificado, reconoce como válida en Nicaragua las licencias o habilitaciones otorgadas en otros países.

Arto. 98. Normas aplicables a las convalidaciones. Las licencias y habilitaciones expedidas o convalidadas en otro país a los tripulantes de una aeronave nacional o extranjera, podrán ser reconocidas como válidas en Nicaragua, con el objeto de que puedan operar en el espacio aéreo nacional.

Cuando no haya convenio internacional que regule dicho reconocimiento, éste se llevará a efecto bajo condiciones de reciprocidad, toda vez que se demuestre que las licencias y habilitaciones fueron expedidas o convalidadas por autoridad competente en el Estado de matrícula de la aeronave, que están vigentes y que las exigencias para extenderlas son iguales o superiores a los establecidos en Nicaragua para casos similares.

Arto 99. Supervisión sobre los asuntos sanitarios aeronáuticos. La Autoridad Aeronáutica supervisará el requerimiento de las cuestiones médicas e higiénicas que interesan a la aeronáutica civil, reconocerá como médicos aeronáuticos a aquellos que cuenten con la acreditación del Ministerio de Salud de Nicaragua, en la especialidad de medicina aeronáutica, se pronunciará tras exámenes practicados, sobre las ineptitudes, temporales o permanentes, que puedan afectar al personal técnico aeronáutico.

Asimismo, los candidatos a ejercer las atribuciones de las licencias y habilitaciones del personal aeronáutico, deberán, antes de asumir sus funciones, ser declarados médicamente aptos, física y mentalmente según corresponda, por un médico aeronáutico autorizado por el INAC.

Arto. 100. Régimen laboral aeronáutico. No obstante lo dispuesto en el Código del Trabajo y en la legislación laboral común en materia de jornada de trabajo, la Autoridad Aeronáutica tendrá, por imperativos relacionados con la seguridad de los vuelos, la facultad exclusiva para establecer los sistemas y turnos de trabajo y descanso del personal aeronáutico, de conformidad a las normas y métodos recomendados por OACI.

Arto. 101. Suspensión de licencia en caso de accidente. Cuando cualquier aeronave sufra un accidente o incidente grave de aviación en territorio nacional, o bien a una aeronave matrícula nicaragüense le ocurra el mismo evento en territorio extranjero, se suspenderán automáticamente las licencias del personal de vuelo de la aeronave accidentada. La suspensión terminará una vez que la autoridad aeronáutica constate que dicho personal reúne las condiciones físicas y técnicas para reanudar sus funciones, sin perjuicio de las acciones legales que puedan derivarse de la conclusión de la investigación del accidente. Si se trata de pilotos extranjeros, la suspensión se limitará a las operaciones en el territorio nacional.

CAPITULO II
DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE

Arto. 102. Edad para el Ejercicio de la Profesión. Los pilotos con Licencia de Transporte, línea Aérea TLA, podrán ejercer la profesión de pilotos hasta la edad de 65 años inclusive, y podrán volar como Pilotos al Mando en servicios aéreos nacionales o internacionales, itinerados, en vuelos charter nacionales o internacionales.

En todos los casos los pilotos con licencia de Transporte, Línea Aérea, TLA, deberán cumplir con los requisitos médicos con sus respectivas evaluaciones físicas y mentales, así como cualquier otro que le requiera la autoridad Aeronáutica para poder obtener la respectiva autorización.

Arto. 103. Piloto al mando y representante del explotador en la aeronave. Toda aeronave deberá tener un piloto, debidamente habilitado, investido con las funciones de piloto al mando, designado por el explotador, de quien será representante en la Aeronave. En las aeronaves empleadas en la actividad comercial, el nombre del piloto al mando deberá constar en la documentación de a bordo.

Arto. 104. Máxima autoridad a bordo. El piloto al mando es la máxima autoridad a bordo. A falta de persona designada se presumirá piloto al mando a quien dirija a bordo las operaciones de vuelo. El piloto al mando es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de su conducción segura de acuerdo con las regulaciones de circulación aérea y el manual de operaciones de vuelo del explotador. Tiene potestad disciplinaria sobre la tripulación, autoridad sobre los pasajeros y control total sobre la aeronave y la carga transportada.

Toda persona a bordo está obligada a acatar las órdenes e instrucciones que imparta el piloto al mando para la correcta seguridad, operación, orden e higiene de la aeronave.

El piloto al mando, por razones de seguridad, podrá suspender a un tripulante o encomendarle actividades distintas a las de sus funciones habituales.

Arto. 105. Duración de sus funciones. El ejercicio de las funciones del piloto al mando comienza desde que se inicia la preparación del vuelo, y finaliza cuando éste concluye.

En caso de interrupción anormal del vuelo, continuará ejerciendo sus funciones hasta que los pasajeros y la carga transportada estén en lugar seguro o bajo la responsabilidad del explotador o sus agentes o de las autoridades aeronáuticas que corresponda.

La autoridad del piloto al mando no se suspenderá en las escalas o puntos intermedios de una operación de vuelo, ni en casos de accidentes, incidentes, o cualquier otra contingencia como en el caso de las faltas y delitos cometidos a bordo.

Arto. 106. Obligaciones del piloto al mando. Son obligaciones del piloto al mando:

1. Tener a bordo la documentación exigida.

2. Asegurarse que la aeronave esté apta para las operaciones de vuelo.

3. Recabar los informes meteorológicos de su ruta y suspender el vuelo si, a su juicio, las predicciones fueren desfavorables.

4. Asegurar que la estiba de la aeronave cumpla con las limitaciones de carga y que además esté dentro de los límites de masa y balance con su aseguramiento respectivo.

5. Cumplir con las instrucciones de los servicios de control, salvo que, a su juicio, ello resultare peligroso. Él tendrá la última palabra en caso de contradicción entre él y los servicios de control de vuelo.

6. Cumplir y hacer cumplir las normas y los manuales técnicos que regulan las operaciones de vuelo.

7. Dar al control de tierra la información necesaria para la seguridad del vuelo.

8. Adoptar durante el vuelo las medidas que estime necesaria para reforzar o acrecer la seguridad.

9. Cualquier otra que las regulaciones técnicas determinen.

Arto. 107. Facultades del piloto al mando. El piloto al mando podrá:

1. Desembarcar pasajeros, tripulantes y carga, en escalas intermedias, por motivos que puedan perjudicar el orden o la seguridad de la aeronave.

2. Arrojar cualquier objeto de a bordo, cuando sea necesario por imperativos de la seguridad del vuelo.

3. No iniciar o interrumpir el vuelo cuando, a su juicio, esté en peligro la seguridad del mismo. Su decisión deberá ser hecha del conocimiento de la Autoridad Aeronáutica competente y del explotador.

Arto. 108. Pasajeros con autorización de portar armas a bordo. Salvo autorización excepcional y expresa del INAC, es terminantemente prohibido portar armas a bordo, incluso a los miembros de la tripulación. La contravención a este precepto será sancionada de conformidad con las reglas relativas a la "exposición de personas al peligro" contenidas en el Código Penal.

Arto. 109. Funciones de oficial público y registrador de estado civil. El piloto al mando de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones y testamentos ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente.

En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, ordenará el inventario y la custodia de los bienes que portare el fallecido y los entregará, junto con los restos del difunto, a la autoridad respectiva.

Arto. 110. Legislación aplicable. Las atribuciones y deberes del piloto al mando de

una aeronave de matrícula nicaragüense, se regirán por la ley nicaragüense, cualquiera que sea el país en que se encuentre dicha aeronave.

CAPITULO III
DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREOS

Arto. 111. Controlador de Tránsito Aéreo. Los controladores de tránsito aéreos, son técnicos habilitados por el INAC, por medio de una licencia de habilitaciones válidas y apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones desde su calidad y condición de empleados públicos o privados serán los responsables de agilizar, ordenar, en forma segura y eficaz las operaciones de todas las aeronaves que circulen dentro del espacio aéreo nicaragüense, con el fin de prevenir colisiones entre las diferentes aeronaves que sobrevuelen el cielo nacional con otras naves, vehículos o aves.

Arto. 112. Nombramiento en el desempeño del cargo y jornada laboral. El nombramiento en el cargo de controlador de tránsito Aéreo únicamente podrá ser establecido por el INAC.

Para los efectos de la seguridad aérea, el controlador de tránsito aéreo, en ningún caso deberá laborar más de 36 horas semanales.

Arto. 113. Organización. Los controladores de tránsito aéreo podrán organizarse gremialmente, siendo sus organizaciones reconocidas como órgano de consulta reconocido por el INAC y las diferentes líneas aéreas que operen en Nicaragua. Estas organizaciones gremiales deberán ser reconocidas como representantes de los controladores de tránsito aéreos.

Arto. 114. Edad para la jubilación. Se establece el régimen especial para la jubilación de los controladores de tránsito aéreos, teniendo como edad máxima los 55 años o haber cumplido 25 años de servicio activo ininterrumpidos, debiéndose reconocer lo que ocurra primero.

Arto. 115. Otorgamiento y reconocimiento del título y su publicación. El INAC deberá reconocer el título de técnico superior en control de tránsito aéreo cuando un controlador de tránsito aéreo haya obtenido el título en una escuela de aviación reconocida por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, y que al menos haya prestado de forma continua cinco años de servicio consecutivos. El reconocimiento del título deberá ser firmado por el Director General del INAC.

El título de técnico superior en control de tránsito aéreo deberá ser publicado en la Gaceta, Diario oficial, y debidamente inscrito en el registro aeronáutico del INAC, previo cumplimiento de la regulación técnica vigente.

Arto. 116. Seguro médico. Las instituciones públicas o empresas privadas que contraten los servicios de un controlador de tránsito aéreo deberán brindar un seguro médico que garantice la atención médica de los controladores de tránsito aéreo, CTA; el cual deberá de cubrir aquellas enfermedades que se originen a consecuencia de la carga de trabajo de éstos, entre los cuales se encuentran el estrés, la fatiga mental, aspectos ergonómicos, problemas de alteración del sistema nervioso, entre otras que se pudiesen presentar.

Arto. 117 Obligaciones de los Controladores de Tránsito Aéreo. Son

obligaciones de los controladores de tránsito aéreo las siguientes:

1. Portar la respectiva licencia que los acredita como controlador de tránsito aéreo actualizada, así como su respectivo certificado médico. Éstas licencias deberán delimitar su habilitación, sea en aeródromo, radar, o aproximación;

2. Brindar toda la información meteorológica que el piloto solicite y que sea de vital importancia para el vuelo;

3. Informar y separar el tráfico aéreo de su jurisdicción a los pilotos, sea en el aire como en tierra;

4. Adjudicar rutas y/o aerovías adecuadas para garantizar la separación vertical y horizontal de las aeronaves que operan dentro de su jurisdicción;

5. Informar a los pilotos de cualquier variación climática, estado de las instalaciones, disposiciones generales que afectan a los aeródromos, sean en la llegada como destino, hacer cumplir con los procedimientos establecidos por el INAC para la salida y llegada de las aeronaves;

6. Cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en el documento número 4444 del Organismo de Aviación Civil Internacional, OACI;

7. Cumplir con cualquier otra disposición establecida por el INAC o por medio del Organismo de Aviación Civil Internacional, OACI;

Arto. 118. Aplicación del Régimen Legal. Las funciones, atribuciones, deberes y obligaciones del controlador de tránsito Aéreo de Nicaragua, se regirán por la ley nacional y los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Estado de Nicaragua y su aplicación estará sujeta a la responsabilidad del controlador de tránsito aéreo al momento del incidente de aviación, según las regulaciones técnicas vigentes.

TITULO VII
DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Arto. 119. Servicio de transporte aéreo comercial. Servicio de transporte aéreo comercial es aquel en virtud del cual una persona individual o jurídica denominada transportista se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y entregar éstas a quienes vayan consignadas.

Arto. 120. Transportista Aéreo. La Autoridad Aeronáutica tendrá a su cargo la regulación de los servicios de transporte aéreo comercial. La explotación de los servicios de transporte aéreo quedará reservada a las personas naturales o jurídicas autorizadas. Para los efectos de esta Ley será reputado transportista aéreo toda persona natural o jurídica que reúna los requisitos legales pertinentes, sea o no propietario de la aeronave que explote.

Se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las máximas condiciones de seguridad a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Habrá un solo contrato de transporte cuando varios transportistas aéreos lo ejecuten sucesivamente y las partes lo hayan tratado como acto jurídico único, exista o no interrupción, o trasbordo, aunque éste no llegare a ser efectuado por el transportista que lo contrató.

Arto. 121. Clasificación. Los servicios de transporte aéreo comercial pueden ser regulares o no regulares; nacionales o internacionales, y de pasajeros, carga o correo.

Son regulares aquellos realizados en forma continua y sistemática de acuerdo con condiciones prefijadas, tales como itinerarios y horarios. Son no- regulares todos los demás.

Los servicios de transporte aéreo no-regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.

Servicio de transporte aéreo nacional o cabotaje es el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio de la República.

Será internacional el transporte aéreo entre Nicaragua y un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio nicaragüense con aterrizaje intermedio en un Estado extranjero.

Arto. 122. Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones. La Autoridad Aeronáutica emitirá certificados de explotador aéreo o autorización, para los siguientes casos:

1. Cuando se trate de servicios de transporte aéreo regular nacional o internacional, el INAC otorgará Certificado de Explotador Aéreo. El Certificado de Explotador Aéreo no implica exclusividad para operar en una ruta.

2. Cuando se trate de servicios de transporte aéreo nacional o internacional no-regular el INAC otorgará autorizaciones.

La Autoridad Aeronáutica emitirá el Certificado de Explotador Aéreo o Autorización a favor de los solicitantes una vez cumplidos los requisitos establecidos. En el caso de los nacionales, siempre que éstos cumplan con el proceso de certificación y como consecuencia de ello tengan un Certificado de Operador Aéreo (COA) vigente.

Arto. 123. Contenido de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones. Los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones contendrán:

1. Los puntos terminales de la ruta, así como los intermedios si los hay, con iniciación de aquellos que constituyan paradas comerciales y las que sean únicamente escalas técnicas;

2. La clase y frecuencia del servicio que se dará.

3. Términos, condiciones y limitaciones que garanticen debidamente la seguridad del transporte en los aeropuertos y en las aerovías determinadas en el certificado.

4. Mención expresa de que el titular del certificado se sujeta a las disposiciones de esta Ley, relativas a la responsabilidad por daños a pasajeros, a la carga o equipaje facturado o a las personas o bienes de terceros en la superficie, y

5. Condiciones y limitaciones que el interés del público pueda requerir.

6. Cualquier otro requisito que a juicio del INAC considere pertinente.

Arto. 124. Período y prórroga de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones. Los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones podrán ser otorgados por un período no mayor de cinco años, y si persisten las razones de interés público que motivaron el otorgamiento de los Certificados de Explotador Aéreo o Autorizaciones, éstos podrán ser prorrogados, a solicitud del explotador que lo ostenta, por un período similar al inicial. La solicitud de prórroga deberá ser presentada con una anticipación no menor de tres meses antes del vencimiento de los Certificados de Explotador Aéreo o Autorizaciones en vigor.

Deberá iniciarse la operación de la ruta otorgada en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la fecha en que se expidió el Certificados de Explotador Aéreo o Autorizaciones, los que por Acuerdo del INAC quedarán cancelados de no iniciarse las operaciones en dicho plazo.

Arto. 125. Requisitos generales para la obtención de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones. Como requisitos generales para la obtención de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones, se requerirá del solicitante lo siguiente:

1. Que cuenta con la capacidad legal, técnica, económica y financiera necesarias.

2. Señalar la clase de servicio que desee explotar y las rutas aéreas que pretenda operar.

3. Indicar las aeronaves, el equipo de vuelo y personal técnico aeronáutico con que cuenta para la operación del servicio y el o los aeródromos e instalaciones auxiliares que pretenda utilizar.

4. Que expresamente se sujeten a la ley y Autoridad Nicaragüense.

5. El seguro como condición

Cuando se trate de empresas extranjeras, además de cumplir con los requisitos que anteceden, deberán demostrar:

1. Que cuenten con autorización de su Gobierno y de los Gobiernos señalados en sus rutas aéreas para realizar el servicio internacional propuesto.

2. Que su gobierno otorgue o esté dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo nicaragüense.

3. Estar debidamente certificados por la autoridad aeronáutica de su país de origen.

Arto. 126. Requisitos específicos para la obtención de Certificados de Explotador Aéreo. Son requisitos específicos para la obtención de Certificados de Explotador Aéreo los siguientes:

1. Haber sido certificado de conformidad a los requisitos y procedimientos establecidos en la regulación técnica relativa a certificación de operadores aéreos vigente.

2. Contar con Certificado de Operador Aéreo vigente y acorde con las operaciones solicitadas.

Arto. 127. Informes estadísticos y financieros. Conforme a las obligaciones contraídas por el Estado de Nicaragua con la OACI, el INAC podrá requerir informes financieros y estadísticos a las empresas o

compañías aéreas, a los efectos de mantener o renovar sus Certificados de Explotador Aéreo.

La Autoridad Aeronáutica tomará en cuenta, para todos los casos a que los dos artículos precedentes refieren, los indicadores de eficiencia y seguridad, así como el mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones.

Arto. 128. Transportes aéreos solamente. En el caso de transportes combinados efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte que no sea aéreo, las normas de esta Ley se aplicarán sólo al transporte aéreo.

Arto. 129. Requisito de Certificado de Explotador Aéreo. Cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera, previo a iniciar operaciones de servicio público de transporte aéreo, deberán contar con el Certificado de Operador Aéreo o Autorización respectiva y acreditar que se encuentra certificado para la prestación del servicio.

Arto. 130. Suspensión y revocación. Los Certificados de Explotador Aéreo o Autorizaciones que el INAC emita al tenor de lo preceptuado en este Título, finalizan por el vencimiento del plazo establecido en ellos.

El INAC, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente los Certificados de Explotador Aéreo o Autorizaciones cuando:

1. El explotador pierde la capacidad legal, técnica o económica-financiera, sobre la base de la cual le fue otorgado el Certificado de Explotador Aéreo o Autorización.

2. Si el explotador no cumple con constituir la garantía o garantías exigidas.

3. Si las operaciones no se inician dentro del plazo de noventa (90) días desde la fecha de otorgamiento del Certificado de Explotador Aéreo o Autorización.

4. Si se interrumpen las operaciones sin causa justificada.

5. Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme a la ley y no ofrece, a criterio del INAC, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.

6. Si el Certificado de Explotador Aéreo y Autorización para la prestación de los servicios es cedido, transferido o explotado en contravención con lo dispuesto en el Certificado o Autorización, y/o lo dispuesto en la presente ley, regulaciones técnicas y normas complementarias.

7. Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para el otorgamiento de similares derechos aerocomerciales concedidos por Nicaragua.

8. Si el explotador no cumple lo dispuesto en la Ley, las regulaciones técnicas o con las obligaciones a su cargo.

9. Si el operador lo solicita, previa aceptación del INAC.

Arto. 131. Modificación de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones. Los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones podrán modificarse total o parcialmente por la Autoridad Aeronáutica previa solicitud del transportista o bien, si la necesidad o

conveniencia del público en la prestación del servicio así lo requieren.

No podrán solicitar la explotación de nuevas rutas, aquellas empresas que tengan un porcentaje de retraso injustificado en sus vuelos igual o mayor al 20% de vuelos realizados en el período anual, inmediatamente anterior a la solicitud presentada de ampliación de rutas.

Cuando se tratare de incrementar servicio, este estará sujeto al cumplimiento satisfactorio de los servicios prestados.

CAPITULO II

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

Arto. 132. Certificado de Operador Aéreo (COA). El Certificado de Operador Aéreo (COA) es un documento que el INAC extiende a un operador de servicios de transporte aéreo una vez que dicho explotador ha demostrado que puede ofrecer una organización apropiada, métodos de control y supervisión de las operaciones de vuelo y programas exigidos por las regulaciones técnicas.

1. Facultad para certificar transportistas y establecer normas de seguridad. El Director está autorizado para expedir Certificados de Operador Aéreo y establecer normas de seguridad para la operación del operador aéreo al que se le expide tal certificado.

2. Aplicación y emisión. Cualquier persona natural o jurídica nicaragüense que desee brindar servicios de transporte aéreo puede presentar ante el Director una solicitud de Certificado de Operador Aéreo. Si el Director determina después de una investigación minuciosa que el solicitante está debida y adecuadamente preparado y ha demostrado la capacidad para realizar una operación segura de conformidad a los requisitos establecidos en la presente ley y las regulaciones técnicas y estándares establecidos de conformidad con la misma, el Director podrá emitir un Certificado de Operador Aéreo. El COA deberá incluir en sus especificaciones de operación los términos, condiciones y limitaciones que el Director considere necesarios para garantizar la seguridad de la operación.

3. Deberes de los operadores aéreos. Será obligación de cada tenedor de un Certificado de Operador Aéreo asegurar que el mantenimiento de sus aeronaves y las operaciones sean realizadas en el interés público, de conformidad con los requisitos establecidos en esta Ley, las regulaciones técnicas y directrices emitidas por el INAC. Toda operación de transporte aéreo comercial sin Certificado de Operador Aéreo vigente es ilegal.

4. Vigencia y renovación. Una vez otorgado el COA, éste será revocable si el operador dejare posteriormente de cumplir con cualquiera de las condiciones en él especificadas. La vigencia del COA estará determinada en las regulaciones técnicas que el INAC dicte para tal fin, así como los procedimientos para obtener su renovación.

CAPITULO III
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Arto. 133. Transporte Aéreo Nacional. La explotación de servicios de transporte aéreo nacional o interno, únicamente podrá ser realizada por las personas naturales o jurídicas nicaragüenses que cumplan con lo establecido en la presente Ley y su normativa Técnica Administrativa.

En el caso de quien explote comercialmente el servicio de transporte aéreo nacional, sea Persona Jurídica, el presidente del Directorio o Consejo de Administración, deberá contener por lo menos el 51% de los directores de origen nicaragüense.

Las empresas aéreas extranjeras no podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia para transportarlos dentro del territorio nacional.

Arto. 134. Régimen de excepción. Sin embargo, excepcionalmente, cuando haya motivos de interés general, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar a dichas empresas a realizar tales servicios.

Este régimen de excepción será tanto más permitido cuando se trate de empresas aéreas centroamericanas, en la inteligencia de proporcionar por la instauración de un mercado aéreo regional centroamericano lo más abierto posible.

Arto. 135. Personal aeronáutico para vuelos nacionales. El personal aeronáutico que se desempeñe en los servicios de transporte aéreo nacional deberá ser de nacionalidad nicaragüense. A falta de este, debidamente verificada, podrá contratarse personal no nicaragüense con la previa autorización del INAC.

Por razones técnicas, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar, excepcionalmente, un porcentaje de personal extranjero, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal nacional.

Arto. 136. Itinerarios, frecuencia, capacidad y horarios y las tarifas. Los itinerarios, frecuencia, capacidad, horarios y tarifas correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular, serán sometidos a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

Arto. 137. Transporte de funcionarios de la Autoridad Aeronáutica. Los transportistas aéreos comerciales de pasajeros nacionales o extranjeros, que hayan recibido la aprobación para operar en Nicaragua, expedirán boleto gratis con espacio positivo y reservación garantizada a cualquier punto de sus rutas explotadas. Dichas solicitudes deberán ser presentadas por medio del Director del INAC de forma escrita y con la debida antelación a la fecha de partida, según sea el caso, siempre y cuando se tratase de los casos de cumplimiento de misiones de trabajo de los funcionarios de la referida autoridad.

Arto. 138. Políticas de Cielos Abiertos. La República de Nicaragua aprueba las políticas de cielos abiertos sobre la base de concesiones recíprocas bilaterales.

Arto. 139. Representante. Las personas jurídicas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener su domicilio permanente en Nicaragua.

CAPITULO IV
CONTRATO DE TRANSPORTACIÓN AÉREA

Arto. 140. Contrato. El contrato de transporte aéreo comercial de pasajeros deberá probarse por cualquiera de los medios que establece la presente Ley. El billete y/o ticket electrónico de pasaje será prueba

suficiente de la celebración del contrato, ya se trate de transporte individual o colectivo.

La Responsabilidad por la emisión del billete y/o ticket electrónico y su contenido, es responsabilidad de la línea aérea, independientemente de que este haya sido emitido por un tercero.

Arto. 141. Manifiesto de pasajeros. El transportista estará obligado en cada vuelo en que deban transportarse pasajeros, a hacer una lista de los mismos con sus nombres y documentos de identidad, entre otros. Una copia deberá quedar a bordo y deberá ser presentada a requerimiento de los funcionarios que efectúen una inspección. Otra copia deberá quedar en tierra en el punto de partida. A dicha lista se le agregará el nombre de los pasajeros que posteriormente vayan embarcando en el curso de las escalas.

Arto. 142. Requisitos mínimos del billete de pasaje. El billete de pasaje deberá contener:

1. Lugar y fecha de emisión.

2. Nombre del pasajero y el domicilio legal del transportista.

3. Indicación del punto de partida, escalas intermedias previstas y punto de destino.

4. Precio del pasaje y Código del mismo.

5. Las demás condiciones esenciales del contrato, incluido su plazo de vigencia, sin perjuicio de la forma de emisión del mismo.

Arto. 143. Ausencia de billete de viaje por culpa del transportista. Cuando el transportista acepte al pasajero sin haberle expedido billete de pasaje, o cuando lo haya expedido en forma irregular, podrá presumirse la existencia de un contrato de transporte aéreo, pero en este caso el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Arto. 144. Deberes del pasajero para con el transportista. El transportista tendrá derecho a exigir a cada pasajero la documentación necesaria para desembarcarlo en el punto de destino y deberá negar el embarque al pasajero que careciere de la documentación necesaria, o que manifieste signos evidentes de estar afectado por ebriedad, consumo de estupefacientes, enervantes, alguna u otras circunstancias que hicieren peligrar la salud de los demás pasajeros, orden y seguridad del vuelo. En tales casos, su negativa de embarcar al pasajero será legítima.

Arto. 145. La no realización del viaje. La no realización del viaje por causas imputables al transportista o su negativa arbitraria de embarcar a cualquier pasajero, darán derecho a este último a percibir el reintegro del precio pagado por el pasaje, sin perjuicio de las indemnizaciones por los daños que podría haber causado la conducta del transportista. Será considerada negativa arbitraria del transportista, el rechazo de embarcar al pasajero aduciendo falsamente falta de disponibilidad de plazas en la aeronave. En este caso, el pasajero podrá requerir por medio del INAC, el informe estadístico del vuelo en cuestión, para verificar lo aducido por el transportista.

Cuando la no realización del viaje se deba a causas no imputables a las partes, el pasajero tendrá derecho al reintegro del precio pagado por el pasaje, o si lo deseare, a ser transportado en otro vuelo regular en condiciones semejantes a las contratadas.

Arto. 146. Interrupción del viaje. Si en el trayecto del viaje previsto, éste se interrumpe por causas imputables al transportista, éste estará obligado, a su costa, a la manutención y alojamiento del o de los pasajeros por el tiempo que dure la interrupción, sin perjuicio de las indemnizaciones que puedan derivarse de la responsabilidad del transportista por retraso injustificado.

Si el pasajero provoca la interrupción del transporte, no tendrá derecho alguno.

Arto. 147. Derecho del pasajero a rescindir el contrato. El pasajero tendrá derecho a rescindir el contrato de transporte, pero deberá comunicarle su decisión al transportista. En tal caso tendrá derecho al reintegro del precio convenido, o a la fracción no utilizada del boleto, salvo pacto en contrario.

En ningún caso el transportista podrá rescindir el contrato de forma unilateral, si así ocurriese, deberá rembolsar al usuario o consumidor el valor íntegro del pasaje, sin perjuicio de las indemnizaciones que al respecto procedan.

Arto. 148. Pasajero y su equipaje. El pasajero tendrá derecho al transporte de su equipaje, sin pago adicional dentro de los límites de peso y volumen que se fijen al efecto.

El contrato de transporte de equipaje se probará con el talón de equipaje que el transportista deberá expedir. La restitución del equipaje al término del vuelo se hará a la presentación de dicho talón, cualquiera que sea la persona que lo exhiba. A falta de dicho título, el transportista podrá exigir la identificación de quien tenga derecho a reclamar el equipaje y diferir su entrega hasta que ella le sea acreditada suficientemente.

El incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, no afectará ni a la validez ni al cumplimiento del contrato de equipaje.

Arto.149. La guía aérea. La guía aérea o carta de porte aéreo es el título legal probatorio del contrato de transporte aéreo de mercaderías. Podrá ser extendido al portador, a la orden o nominativamente.

Salvo prueba en contrario la guía aérea hace fe de la celebración del contrato. Nada en la presente Ley impedirá la negociabilidad de la guía aérea.

Arto.150. Indicaciones mínimas de la guía aérea. La guía aérea deberá indicar como mínimo:

1. Lugar y fecha de su otorgamiento.

2. Nombre y domicilio del cargador, del transportista y del consignatario o remitente.

3. Puntos de partida y de destino.

4. Naturaleza y estado aparente de las mercaderías.

5. Número de bultos, clase de su embalaje y marcas.

6. Peso, volumen o dimensiones de las mercaderías o los bultos.

7. Precio del transporte.

8. Valor declarado de las mercaderías.

9. Cualquier otras condiciones que acordaren los contratantes, de conformidad con la parte final del artículo precedente.

Arto.151. Ejemplares de la guía aérea. La guía aérea se extenderá en tres ejemplares:

1. Para el transportista, firmado por el remitente.

2. Para el destinatario, firmado por el transportista.

3. Para el remitente, firmado también por el transportista.

Arto.152. Negativa legítima del transportista. El transportista, sin incurrir en responsabilidad podrá rehusar, condicionar o dejar sin efecto el transporte de cualquier mercadería que pueda ser peligrosa para la seguridad del vuelo o la higiene de a bordo, o que no cumpla con las exigencias legales y regulaciones técnicas relativas a su embalaje, documentación y permisos especiales requeridos.

Arto 153. Responsabilidad del cargador. El cargador es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones referentes a la mercadería señalada en la guía aérea.

Arto. 154. Responsabilidad del remitente. El remitente será responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones referentes a la mercadería en la guía aérea. Deberá indemnizar al transportista o a cualquier otra persona damnificada, por daño o perjuicio, que resulten como consecuencia directa de sus declaraciones irregulares, inexactas o incorrectas.

Arto. 155. Aceptación de la mercadería sin la extensión de la guía aérea. Si el transportista aceptara la mercadería sin que se hubiera extendido la guía aérea o sin que se hubiesen indicado en ella las constancias que deben consignarse, no podrá ampararse en las cláusulas que limitan su responsabilidad.

Arto. 156. Obligación de los beneficiados con Certificados de Explotador Aéreo. Los beneficiados con Certificados de Explotador Aéreo de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que fijen de común acuerdo la Autoridad Aeronáutica y la Administración Postal, teniendo en cuenta, para cada caso, el tipo y las características de la aeronave que efectuará el servicio postal.

La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente.

Arto. 157. Labores exclusivas para carga postal. Los beneficiados con Certificados de Explotador Aéreo podrán ser autorizados a ocuparse exclusivamente de servicios aéreos regulares de carga postal.

Arto. 158. Servicios no-regulares de carga postal aérea. Cuando el servicio postal no pueda ser realizado por los que ostenta un Certificado de Explotador Aéreo, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar su prestación por operadores de servicios de transporte aéreo no-regular.

Arto. 159. Régimen de fijación de las Tarifas de Transporte Aéreo Nacional. Las listas de tarifas o precios máximos relacionados con la prestación de servicios de transporte aéreo nacional, deberán ser aprobados por la Autoridad Aeronáutica, y deberán ser publicadas en los diarios de circulación nacional a costa de la línea aérea

interesada, por rutas, sin especificar las diferentes opciones de línea aérea que los brinde.

En los casos de las tarifas para el transporte de carga postal, serán aprobadas con intervención de las autoridades de aeronáutica y postales; conjuntamente para su posterior publicación.

Arto. 160. Establecimiento de las Tarifas y Precios del Transporte Aéreo Internacional. Las tarifas o precios del Transporte Aéreo Internacional, serán las designadas por las líneas aéreas y deberán ser informadas periódicamente a la Autoridad Aeronáutica a criterio de la misma, cada seis meses, y extraordinariamente cuando ocurra cualquier incremento o reducción con relación a la última tarifa aprobada.

La Autoridad Aeronáutica deberá dar seguimiento sistemático a las tarifas y su comportamiento, a efectos de evitar que en las tarifas ocurra lo siguiente:

1. Se establezca cualquier tipo de discriminación.

2. Las tarifas resulten injustificadamente elevadas o restrictivas a causa de abuso de posición dominante en el mercado; y

3. Cuando las tarifas sean artificialmente bajas, con el fin de sacar del mercado a otras líneas aéreas.

A criterio de la Autoridad Aeronáutica, se considerará que el comportamiento de las tarifas o precios del transporte aéreo cuando ocurriese cualquiera de las circunstancias previstas anteriormente, se procederá a realizar las verificaciones que correspondan a fin de alcanzar acuerdos razonables sobre las tarifas y siempre se resolverá manteniendo el equilibrio entre los derechos de los usuarios de dichos servicios y los objetivos de la empresa que los brinde.

Excepcionalmente o por razones de interés nacional, la Autoridad Aeronáutica, podrá fijar las tarifas máximas y mínimas del transporte aéreo nacional e internacional, debidamente sustentado.

Lo dispuesto anteriormente es sin perjuicio de los procedimientos o mecanismos de solución de controversias para este tema, según lo establecido en los Acuerdos Bilaterales o Multilaterales de transporte aéreo suscritos por Nicaragua con otros Estados.

CAPITULO V
COOPERACIÓN COMERCIAL Y CODIGO COMPARTIDO

Arto. 161. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

Arto. 162. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquél mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus Leyes internacionales de designación e individualización.

Arto. 163. Formalidades. Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben

constar por escrito y ser remitidos y registrados en el INAC, antes de su ejecución.

El INAC, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos. Los requisitos de aprobación se determinan en la regulación técnica respectiva.

Arto. 164. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido, la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

CAPITULO VI
DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Arto. 165. Sistema computarizado de reserva. El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

1. Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.

2. Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.

3. Se puede emitir el billete de pasaje.

4. Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

Arto. 166. Terminales. Las disposiciones del presente capítulo, así como las de su respectiva regulación técnica, se aplicarán a todas las terminales de sistemas computarizados de reservas u otros medios de acceso utilizados en el territorio nicaragüense, cualquiera que sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la colocación geográfica de la fuente de la información utilizada.

Las disposiciones del presente título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en territorio nicaragüense.

Arto. 167. Competencia y confidencialidad. La utilización de los sistemas computarizados de reservas en Nicaragua, se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación, quienes deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la confidencialidad, la parte afectada tendrá derecho a ser indemnizada.

Arto. 168. De la propiedad. Las personas individuales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de sistemas computarizados de reservas, utilizados en Nicaragua; siendo libre el intercambio de información para el debido funcionamiento de los sistemas, efectuado a través de las fronteras de la República de Nicaragua.

Arto. 169. Responsabilidad. Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema computarizado de reserva.

TITULO VIII
OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

CAPITULO I
TRABAJOS AÉREOS

Arto. 170. Definición por exclusión de la noción de trabajo aéreo. El concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo. El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.

Arto 171. Uso de superficie diferente a los aeródromos. Las aeronaves dedicadas a los trabajos aéreos podrán utilizar superficies diferentes a los aeródromos oficialmente abiertos al tránsito aéreo, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

Arto. 172. Nóminas ejemplificativas de trabajos aéreos. Dentro del trabajo aéreo comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, entre otros, comprenden, los de publicidad comercial; aerofotografía y aerofotogrametría; relevamiento y prospecciones de la superficie terrestre; agroaéreos y fumigación aérea, provocación artificial de lluvias, extinción de incendios forestales, servicios de ambulancia, capacitación y adiestramiento.

Arto. 173. Requisitos y condiciones para operar. Para realizar trabajos aéreos en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la Autoridad Aeronáutica y cumplir con las disposiciones aplicables de esta Ley, las regulaciones técnicas y sujetarse entre otros a los requisitos siguientes:

1. Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate.

2. Operar con aeronave de matrícula nicaragüense.

Las aeronaves que realicen trabajos aéreos estarán sujetas a la inspección de la Autoridad Aeronáutica.

Arto. 174. Aeronaves extranjeras prestatarias de trabajos aéreos. La Autoridad Aeronáutica podrá dispensar el cumplimiento de nacionalidad nicaragüense del propietario y de la aeronave cuando, en el país, no existan empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

CAPITULO II
AERONÁUTICA CIVIL NO COMERCIAL

Arto. 175. Generalidad y excepción. Como regla general se establece que las aeronaves tratadas en este Capítulo, quedarán sujetas a las disposiciones de esta Ley y su Reglamento y las regulaciones técnicas, en cuanto les sean aplicables, con excepción de lo que se dispone en el párrafo siguiente.

Podrán, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica, utilizar superficies diferentes a los aeródromos oficialmente abiertos al tránsito aéreo.

Arto. 176. Aeronáutica civil no comercial. Bajo la designación de aeronáutica civil no comercial se cuentan:

1. Las aeronaves ejecutivas que se usan para efectuar el traslado de personas y bienes de empresas.

2. Las destacadas en misiones científicas o misiones de organismos internacionales.

3. Las que usan escuelas de instrucción aeronáutica, y

4. Las dedicadas a actividades propias de aeroclubes o de asociaciones deportivas, incluyendo las de aviación ligera.

Arto. 177. Rol de vigilancia y control de la Autoridad Aeronáutica. La utilización de aeronaves a los fines del artículo anterior, requerirá aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica, a cuya inspección estarán sometidas en los términos que figuren en la propia autorización o en las regulaciones técnicas.

Arto. 178. Aprobación de carácter genérico. Salvo casos muy especiales, la aprobación a que se refiere el artículo anterior debe ser de carácter genérico y no para cada vuelo.

Arto. 179. Seguros obligatorios. Los certificados o pólizas de seguro son obligatorios para el ejercicio de la aeronáutica no comercial. Regirán, en lo que les sean aplicables, las disposiciones de esta Ley contenidas en el Capítulo correspondiente a los seguros.

Arto. 180. Clubes aéreos. A los efectos de esta Ley, Aeroclub es toda asociación civil creada para que sus asociados se dediquen a la práctica del vuelo mecánico civil, con propósitos deportivos, de instrucción, científicos o cualquier otro, siempre que sea sin fines de lucro.

.

.

Arto. 181. Posibilidad de realizar actividades aerocomerciales. En aquellos lugares donde la necesidad pública lo requiriese, el Estado podrá autorizar a los aeroclubes a realizar actividades aerocomerciales complementarias, siempre y cuando:

1. No afecte intereses de transportistas aéreos.

2. Los ingresos que generen tales servicios se destinen específicamente al desarrollo de la actividad aeronáutica específica del aeroclub, con vistas hacia su autosuficiencia económica.

Arto. 182. Fiscalización y regulación. La Autoridad Aeronáutica regulará la forma y circunstancias en que se podrá otorgar las autorizaciones de que trata el artículo anterior, previendo la fiscalización necesaria para que no se vulneren las condiciones precedentemente mencionadas en el artículo precedente.

Arto. 183. Condiciones de aeronáutica ligera y ultraligera. La Autoridad Aeronáutica regulará las condiciones de iniciación, aprendizaje y prácticas de vuelos en aeronaves ligeras o en artefactos ultraligeros con o sin motor como planeadores, paracaídas, ala delta, parapentes y similares.

Arto. 184. Responsabilidad de los aeroclubes. Las cuestiones relativas a la responsabilidad de los aeroclubes, así como las que puedan resultar de festivales aéreos, serán regidas por las normas generales que regulan la responsabilidad en esta Ley, tratadas en su correspondiente capítulo.

TITULO IX
DE LA RESPONSABILIDAD

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Arto. 185. Régimen jurídico aplicable. La responsabilidad civil a que se refiere este Capítulo, se aplicará a las empresas aéreas nacionales y a las extranjeras de transporte aéreo internacional autorizadas a operar en Nicaragua; y se regirá por las siguientes normas:

1. Las convenciones internacionales que sobre el particular estén vigentes en la República.

2. Las disposiciones contenidas en la presente Ley.

3. Las leyes comunes aplicables cuando el accidente o incidente hubiere ocurrido en territorio nacional.

Arto. 186. Obligación de indemnizar. El transportista, será responsable de los daños y perjuicios causados durante el transporte:

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

2. Por destrucción total o parcial, pérdida o retraso de las mercaderías o de los equipajes facturados o de mano.

El término lesión, a los efectos del presente Capítulo, comprende tanto las lesiones corporales, orgánicas o funcionales, como las que afectan las facultades mentales.

.
-

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

No habrá lugar a reparación si los daños no son directos e inmediatos o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave dentro del espacio aéreo, de conformidad con las regulaciones técnicas del tránsito aéreo.

Arto. 187. Accidente e incidente de aviación a los efectos de este capítulo. A los efectos de este Capítulo, accidente e incidente de aviación es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado y ocurren los supuestos contemplados en el Anexo 13 de la OACI.

El transportista estará obligado asimismo, a indemnizar los daños y perjuicios resultantes de la perdida, destrucción, avería o retraso de carga o del equipaje facturado, si el hecho que causó los daños tuvo lugar durante el período de transporte.

Arto. 188. Daños a pasajeros. El daño al pasajero es el que éstos sufran como consecuencia de la operación de la aeronave o desde el momento en que los mismos se ponen a disposición del transportista, sus funcionarios, empleados o agentes, a fin de concretar el embarque o desembarque y hasta el momento en que dejen de estar a disposición de los mismos.

El daño acaecido con motivo del empleo de otro medio de transporte para facilidad de los pasajeros fuera del aeropuerto, queda excluido de las disposiciones de la presente Ley.

.

-

Arto. 189. Responsabilidad por injustificados retraso y desviación de ruta. El transportista está obligado a indemnizar los daños y perjuicios sufridos por un pasajero como consecuencia del retraso en el transporte aéreo; si el retraso tiene lugar durante el período transcurrido desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte, hasta el momento en que termina el viaje.

La indemnización por injustificados, retraso o desviación de ruta, se limitará a una suma máxima equivalente al cien por ciento (100%) del precio del boleto de pasaje, de acuerdo con el contrato de transporte aéreo respectivo.

La reclamación por los daños y perjuicios a que se refiere este artículo, debe hacerse dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha en que ocurrió el retraso o el desvío de ruta, objetos de la reclamación.

Sin embargo, cualquier retraso o desviación de la ruta convenida entre las partes o autorizada por la Autoridad Aeronáutica, que haya ocurrido con el objeto de proteger la vida humana por condiciones meteorológicas adversas o motivos de seguridad en el vuelo, no se considerará como infracción del contrato de transporte aéreo, ni implicará responsabilidad alguna para el transportista.

Arto. 190. Daños a mercancías o equipaje facturado. En el transporte de mercancías y equipaje, daño es cualquier merma que experimenten en su valor dichos efectos desde su entrega al transportista, sus funcionarios, empleados o agentes, hasta que éstos sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan a disposición de las autoridades aduaneras.

Arto. 191. Responsabilidad del transportista, de sus representantes, agentes o dependientes. El transportista aéreo responderá de los actos de sus empleados y no podrá ampararse en los límites de responsabilidad que esta Ley establece si se probara que el daño es el resultado de una acción suya o de sus dependientes, representantes, agentes o de los dependientes de éstos, en la que se pruebe que existe dolo o culpa. En el caso de los dependientes, además, habrá de probarse que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.

Sin embargo, si la persona que utilizó la aeronave causante de los daños lo hizo sin el consentimiento del transportista, aquella responderá ilimitadamente de los daños, y éste, subsidiariamente, con los límites determinados en esta Ley, salvo que demostrare que le fue absolutamente imposible impedir el uso ilegítimo de la aeronave en cuestión.

Arto. 192. El valor de los boletos aéreos deberán ser cobrados en moneda de curso legal, conservando la tasa de deslizamiento del Córdoba con relación al dólar, según lo dispuesto por el Banco Central de Nicaragua en esa materia.

Arto. 193. Límite más alto de indemnizaciones fijado por pacto. En virtud de pacto expreso acordado entre el transportista y el pasajero, o entre el transportista y el cargador; podrán fijarse límites de indemnizaciones más alto que los estipulados en la presente Ley. Pero en ningún caso podrá señalarse como límite cantidades

menores a las estipuladas en esta Ley, por responsabilidad contractual o extracontractual.

Arto. 194. Nulidad de las cláusulas eximitorias de responsabilidad. Toda cláusula que tienda a eximir o disminuir la responsabilidad del transportista aéreo será nula y se tendrá por no puesta, pero la nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato.

Arto. 195. Prescripción de las acciones. En el caso de muerte o lesiones de un pasajero, la persona o personas con derecho a reclamar la indemnización, deberán hacerlo dentro del plazo de un año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio origen a la reclamación.

En todos los demás casos en que no se hayan señalado términos especiales, las acciones de reclamo prescribirán en el lapso de dos (2) 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.

Arto. 196. Plazos para resarcirse. En caso de avería, extravío, o destrucción total o parcial tanto de equipaje registrado como de mercancías, el destinatario se dirigirá al transportista dejando clara su intención de resarcirse, dentro del plazo de siete (7) días para los equipajes, catorce (14) días para las mercancías, a contar de la fecha en que éstos debieron ser entregadas. En caso de retraso el reclamo deberá hacerse dentro de los veintiún (21) días a contar de la fecha en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.

La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisible toda acción contra el transportista y no podrá por vía de interpretación reemplazarse por cualquier otro hecho o acto jurídico.

La recepción de equipaje o mercaderías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título del transporte.

Arto. 197. Casos en que el transportista está exento de responsabilidad. Los transportistas aéreos estarán exentos de responsabilidades por daños y perjuicios causados en los casos siguientes:

1. A pasajeros: por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

2. A equipaje facturado y carga:

a) Por vicios propios de los bienes o productos o por embalajes inadecuados;

b) Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que hayan cumplido con el tiempo de entrega establecido;

c) Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características;

d) Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

e) En el caso de daños a terceros de acuerdo con esta ley, cuando éstos sean consecuencia directa de conflictos armados

o disturbios civiles o si el transportista hubiere sido privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública.

Arto. 198. Pérdida de responsabilidad limitada. El transportista aéreo no podrá ampararse en las disposiciones de esta Ley que limitan su responsabilidad civil, cuando el daño se cometa mediante dolo de su parte o de sus representantes o dependientes en el ejercicio de sus funciones y declarado por resolución firme de Autoridad Judicial Competente.

Asimismo, cuando el hecho que originó los daños se deba a culpa debidamente comprobada del transportista o de sus empleados, agentes o dependientes, en ejercicio de sus funciones, la indemnización consistirá en las sumas fijadas en esta Ley, aumentada dicha suma en un cincuenta por ciento (50%).

Arto. 199. Obligación de contar con póliza de seguros. Todas las responsabilidades a las que se refiere el presente Capítulo deberán ser obligatoriamente aseguradas.

El transportista de cualquier aeronave que vuele sobre territorio nicaragüense, sea la aeronave nacional o extranjera, deberá estar asegurado hasta los límites máximos que correspondan a los daños causados a terceros en la superficie, tomando en cuenta el peso de la aeronave de que se trate, de conformidad con lo indicado en la presente Ley.

La cobertura de seguro a que este artículo se refiere, deberá ser aceptada por la Autoridad Aeronáutica antes de que la empresa de transporte aéreo inicie sus operaciones. Dicho seguro deberá mantenerse vigente durante el término de su Certificado de Explotador Aéreo o Autorización respectiva.

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

Arto. 200. Pérdida o daños sufridos en caso de echazón. La pérdida o daños sufridos en caso de lanzamiento, así como la resultante de cualquier otro daño extraordinario producido intencional y razonadamente por orden del piloto al mando de la aeronave en vuelo, para conjurar un peligro o atenuar sus consecuencias, para la seguridad de la aeronave, personas o bienes a bordo, constituirá una avería o daño común y será resarcida a cuenta de la aeronave, el flete, la carga y el equipaje, con relación al resultado útil y en proporción a las cosas salvadas.

Arto. 201. Daños causados por aeronaves en tierra. Serán regulados por el derecho común los daños causados por aeronaves en tierra.

Arto. 202. Plazo para abonar indemnización. En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de treinta (30) días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto indemnizatorio respectivo. Tal suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.

CAPITULO II

UNIDADES DE CUENTA Y LIMITES INDEMNIZATORIOS

Arto. 203. Unidades de cuenta. La presente Ley adopta como valor de referencia, para fijar las indemnizaciones y multas que refieren esta Ley, los Derechos Especiales de Giro (DEG).

Las sumas expresadas derechos especiales de giro, se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

Arto. 204. Límites de responsabilidad por daños a pasajeros y tripulación. La cuantía relativa a las indemnizaciones o límites de responsabilidad aplicables a la aviación comercial regular por daños sufridos por los pasajeros, se limitará a la suma de cien mil (100,000.00) DEG, por cada pasajero y accidente, en caso de muerte o lesiones.

Las indemnizaciones por daños sufridos por la tripulación serán el doble de las que, conforme el párrafo anterior, correspondan a los pasajeros.

Cuando el tribunal que conoce el asunto fije la indemnización en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de cien mil (100,000.00) DEG.

En el caso de la aviación comercial no regular interna, la cuantía establecida en los dos primeros párrafos del presente artículo se reducirá a un cincuenta por ciento (50%).

Arto. 205. Responsabilidad por daños al equipaje registrado, carga o mercancías. El transportista deberá responder por lo siguiente:

1. La responsabilidad del transportista en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o mercancía, se limitará a diecisiete (17) DEG por kilogramo, salvo pacto en contrario. En este caso el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma pactada.

2. En caso de daño, pérdida, destrucción, avería o retraso de una parte de las mercancías, de una parte de cualquier objeto en ellas contenido o de la totalidad de ellas, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, daño total o parcial, avería o retraso de las mercancías o de un objeto en ellas contenido, afectare el valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de la responsabilidad del transportista aéreo.

CAPITULO III
DAÑOS A TERCEROS
Y RESPONSABILIDAD EN LA COLISIÓN

Arto. 206. Responsabilidad por daños a personas o a bienes de terceros en la superficie. El operador de cualquier aeronave civil nacional o extranjera que vuele sobre territorio nicaragüense, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicio que causare a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

La persona natural o jurídica que sufriere daños en la superficie tendrá derecho a reparación en las condiciones relativas a los daños por accidentes de aviación, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una cosa caída o arrojada de la misma; o del

choque de ondas producido por el sonido anormal de aquélla.
A los fines de esta Ley 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 o acuatizaje.

Arto. 207. Sujeto de la responsabilidad. Para los efectos de la responsabilidad prevista en el artículo anterior, se considera operador en sus respectivos casos:

1. A la empresa de transporte aéreo.

2. Al porteador o transportista.

3. A la persona natural o jurídica a cuyo favor se extendió la autorización, cuando se trate de servicios aéreos privados por remuneración, y

4. Al propietario de la aeronave cuando se trate de aeronaves de servicio privado destinadas a usos particulares del propietario y sin remuneración.

El que sin tener la disposición de la aeronave la usare sin el consentimiento del operador, responderá del daño causado. El operador que no ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de su aeronave, responderá solidariamente con el causante del daño.

Arto. 208. Atenuantes de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie. La responsabilidad por daños a terceros en la superficie puede ser disminuida e incluso eliminada en el caso de que la persona que los haya sufrido, los hubiese provocado o causado, o hubiese contribuido a causarlos.

Arto. 209. Cuantía de las indemnizaciones por daños a terceros. La cuantía de las indemnizaciones o límites de responsabilidad por daños a personas o a bienes de terceros en la superficie, por aeronave y accidente, aplicables a la aviación comercial regular en los casos de este artículo son los siguientes:

1. Por aeronave de hasta dos mil (2,000) kilogramos de peso bruto, trescientos mil (300,000.00) DEG.

2. Trescientos mil (300,000.00) DEG más ciento setenta y cinco (175) DEG por el exceso de cada kilogramo para aeronaves que pesen entre dos mil (2,000) y seis mil (6,000) kilogramos.

3. Un millón (1,000,000) DEG más sesenta y dos DEG con media unidad de DEG (62.5 DEG) por kilogramo que pase de los seis mil (6,000) pero que no exceda de los treinta mil (30,000) kilogramos.

4. Dos millones quinientos mil (2,500,000.00) DEG más sesenta y cinco (65) DEG por kilogramo que pase de treinta mil (30,000) kilogramos.

5. Las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones a terceros, en los casos a que este artículo se refiere, no excederán de ciento veinticinco mil (125,000.00) DEG por persona fallecida o lesionada.

Se entenderá por peso de la aeronave, a los efectos de lo regulado en este Capítulo, el máximo autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave de que se trate.

Arto. 210. Montos indemnizatorios. Para las actividades de la Aviación Privada, la cuantía de las indemnizaciones aplicables son los siguientes:

1. De ocho mil (8,000.00) a cuarenta mil (40,000.00) DEG por aeronave de hasta un mil (1,000) kilogramos de peso bruto.

2. Cuarenta mil (40,000) DEG más ocho (8) DEG por el exceso de cada kilogramo, para aeronaves que pesen entre un mil uno (1,001) y seis mil (6,000) kilogramos.

3. De cuarenta y seis mil (46,000.00) a ochenta mil (80,000.00) DEG más cuatro DEG con media unidad de DEG (4.5 DEG) por el exceso de cada kilogramo, para aeronaves que pesen entre seis mil uno (6,001) y veinte mil (20,000) kilogramos.

Las aeronaves que pesen más de veinte mil (20,000) kilogramos, no serán objeto de lo regulado en este artículo.

Arto. 211. Colisión. Se entiende por colisión aérea todo choque entre dos o más aeronaves. Se consideran también colisión aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, o a personas o bienes a bordo de éstas, por otra aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

Arto. 212. Responsabilidad solidaria. En caso de colisión entre dos o más aeronaves, los explotadores de ellas serán solidariamente responsables de los daños, dentro de los límites dispuestos en los artículos de este Capítulo.

Arto. 213. Acciones de repetición. Si la colisión se produjo por culpa de una de las aeronaves, el operador o transportista de la aeronave inocente tendrá derecho de repetir en contra del operador culpable, por el importe de las indemnizaciones que se hubiere visto precisado a abonar a las víctimas.

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

CAPITULO IV
TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO

Arto. 214. Responsabilidad en el transporte sucesivo. El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente ley se aplican solamente al transporte aéreo.

Arto. 215. Responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho. Si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria y se rige por las disposiciones del presente título.

En tal sentido, el usuario puede dirigir su reclamo o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo.

CAPITULO V
RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE TRANSITO AEREO (OTA)

Arto. 216. Responsabilidad. La determinación de responsabilidad entre el transportista y el Organismo de Tránsito Aéreo (OTA) o quien ejerce esa función no debe impedir que, mientras se debata la responsabilidad entre ellos, el transportista responderá cuando así lo determinen las reglas de esta Ley, sin perjuicio del derecho de repetición que le pueda caber si judicialmente el OTA es declarado responsable o co-responsable.

Arto. 217. Presunción de culpa del Organismo de Tránsito Aéreo (OTA). Existirá presunción de culpa del OTA en los casos siguientes:

1. Si los daños provienen de falla de los equipos eléctricos, electrónicos o mecánicos automáticos de comunicación. Para desvirtuar tal posibilidad de culpa, el OTA deberá probar que sus funcionarios, agentes o dependientes de cualquier naturaleza, tomaron todas las medidas reglamentarias y posibles para evitar la falla.

2. Cuando el OTA no aportare los archivos o registros en los que constan los mensajes intercambiados entre sus funcionarios agentes o dependientes de cualquier naturaleza, con los pilotos al mando de aeronaves, otros OTA y demás organismos con los cuáles haya intercambio.

Arto. 218. Persistencia de los límites de responsabilidad. Si el OTA fuera demandado por daños producidos a pasajeros y/o a sus equipajes; o por daños a la carga, o a personas o bienes en la superficie, los damnificados y perjudicados podrán resarcirse únicamente hasta el importe correspondiente a los límites de responsabilidad, indicados en los artículos precedentes de este Capítulo.

Si el OTA fuere demandado por daños producidos a la carga postal, el damnificado y perjudicados podrá reclamar el resarcimiento del daño sufrido hasta la suma que legalmente corresponda según el contrato de transporte postal, si lo hubiese; y si no lo hubiese, la demanda procederá hasta el límite previsto para la carga común en esta Ley.

Arto. 219. Indemnizaciones por daños a las aeronaves. Las indemnizaciones por daños a aeronaves, de los que el OTA fuera declarado culpable, se extenderán hasta el resarcimiento total de los perjuicios sufridos por el propietario y/o explotador de la aeronave.

CAPITULO VI
COMPETENCIA JUDICIAL

Arto. 220. Competencia de los tribunales nicaragüenses. Las autoridades judiciales nicaragüenses serán competentes para conocer y decidir conforme a las disposiciones de esta Ley:

1. Cuando se trate de reclamos contra empresas nicaragüenses que exploten servicios aéreos de transporte público internacional, y

no se alegue en tiempo, y prueba que se han sometido expresamente a otra jurisdicción.

2. Cuando los reclamos se intenten contra empresas extranjeras que exploten servicios aéreos de transporte público internacional, en los casos siguientes:

a) Por daños ocasionados a pasajeros nicaragüenses o extranjeros domiciliados en Nicaragua que hubiesen comprado su boleto de pasaje en Nicaragua, ya sea que el punto de inicio o el de destino, estén en territorio nicaragüense o en el extranjero y cualquiera que fuese el lugar donde haya ocurrido el daño.

b) Por pérdida, avería o retraso de la carga o del equipaje facturado o de mano, perteneciente a nicaragüenses o a extranjeros domiciliados en Nicaragua o sea éste país su último destino, y

c) Por daños a persona o bienes de tercero en la superficie ocasionado en territorio nicaragüense.

TITULO X
DE LOS SEGUROS
CAPITULO UNICO

Arto. 221. Seguros Aeronáuticos. Los seguros aeronáuticos tendrán por objeto cubrir los riesgos propios de la aeronavegación, que puedan afectar a la aeronave, personal aeronavegante, pasajeros, equipajes, mercaderías y fletes, así como las responsabilidades de los daños en la superficie o en vuelo y las resultantes de todo contrato de transporte aéreo.

Arto. 222. Obligación de contratar los seguros y de mantenerlos vigentes. Toda persona que goce de Certificado de Explotador Aéreo o Autorización, y en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, que operen o transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, tripulante, carga, equipaje facturado o a terceros en la superficie, que podrían ocurrir en la operación de las aeronaves.

Arto. 223. Obligación de acreditar los seguros ante el INAC. Las personas naturales o jurídicas cuyas aeronaves operen en el territorio nacional, deberán acreditar ante el INAC la cobertura y la fecha de vencimiento de los seguros contratados.

Arto. 224. Seguros de aeronaves. Para el inicio de las operaciones de una aeronave será requisito indispensable la aprobación, por parte del INAC, del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, tal acreditación deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional en que aterricen.

Toda aeronave que opere en Nicaragua deberá contar con seguros vigentes que cubran los límites de responsabilidad establecidos en el Capítulo precedente de esta Ley.

Arto. 225. Seguros de infraestructura aeroportuaria. Las personas titulares de concesiones de operación y/o explotación de infraestructura aeroportuaria estatal, estarán obligadas a contratar los seguros correspondientes que cubran el valor de reposición de dicha estructura.

Arto. 226. Obligación de seguro para los prestadores de servicios en los aeropuertos. Todas las demás personas

naturales o jurídicas que presten cualquier servicio en los aeropuertos, serán responsables por los daños que ocasionen, por lo cual deberán contar con seguro vigente para cubrir las correspondientes indemnizaciones.

Arto. 227. Obligación del explotador de asegurar a su personal. El explotador estará obligado a asegurar su responsabilidad con relación a los accidentes que sufra el personal, habitual u ocasional, con funciones a bordo, durante el cumplimiento de sus servicios; esta obligación incluye también a los prestadores del Servicio de Control de Tránsito Aéreo.

Arto. 228. Destinatario de los reclamos. Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el explotador, ante las personas que gozan de una concesión, certificado o autorización y, en el caso del transporte aéreo privado no comercial ante el propietario o poseedor de la aeronave.

Arto. 229. Alternativas al seguro. Los seguros aeronáuticos podrán sustituirse mediante depósitos en dinero efectivo por montos equivalentes a los límites de responsabilidad fijados en esta Ley. El depósito será constituido en un banco autorizado por la "Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras", y que ofrezca garantías de inequívoca solvencia.

TITULO XI
BÚSQUEDA, SALVAMENTO Y RESCATE, E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES
SEGURIDAD DE LA AVIACION

-
.

CAPITULO I
DE LA BÚSQUEDA, SALVAMENTO Y RESCATE

Arto. 230. Interés público. La búsqueda, salvamento y rescate de accidentes de aviación es de interés público. El Estado hace propia la obligación de contar con servicios de búsqueda, salvamento y rescate de accidentes aéreos.

El Estado nicaragüense, en caso de tener conocimiento de que una aeronave extranjera se encuentre perdida, en peligro o accidentada en otro Estado, comunicará tal circunstancia al Estado de matrícula de dicha aeronave.

Asimismo, el Estado nicaragüense autorizará, previa solicitud, la entrada en su jurisdicción y la circulación en su espacio aéreo, de las aeronaves, personal y equipo que dispongan enviar el Estado o los Estados concernidos en el rescate de aeronaves extranjeras siniestradas en el territorio nacional.

Arto. 231. Obligación de participación. Las autoridades aeronáuticas, los propietarios y operadores de las aeronaves estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a efecto para la búsqueda, asistencia y salvamento de accidentes de aviación. Esta obligación es extensible a los miembros de la tripulación, toda vez que tras el accidente queden lo suficientemente capacitados para prestar rescate.

El Estado cumplirá con las obligaciones prescritas en este artículo a través del INAC, Fuerza Aérea y Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, y demás autoridades pertinentes.

Arto. 232. Responsabilidad del INAC. El INAC presidirá las operaciones a que se refiere este Capítulo.

Arto. 233. Pérdida de aeronave. Se considerará perdida una aeronave, salvo prueba en contrario, en los casos siguientes:

1. Por declaración del operador o propietario de la aeronave.

2. Cuando transcurridos treinta días desde que se tuvieron noticias de la catástrofe aérea, se ignore su paradero.

3. Autoridad Aeronáutica declarará la pérdida y mandará a cancelar las inscripciones correspondientes en el Registro Nacional Aeronáutico.

Arto. 234. De los gastos. Los gastos que originen las investigaciones, búsqueda asistencia y rescate de las víctimas o de sus bienes, serán por cuenta del operador o poseedor de la aeronave.

Cuando el operador no sea el propietario de la aeronave accidentada, sino su concesionario, los gastos a que se refiere el párrafo anterior, serán soportados solidariamente entre ambos.

CAPITULO II
DE LA INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES

Arto. 235. Investigación. La Autoridad Aeronáutica está obligada a coordinar, administrar e investigar técnicamente todos los accidentes e incidentes de aeronaves en Nicaragua y a participar en las investigaciones de accidentes que ocurran a aeronaves nicaragüenses en aguas o territorios de otro Estado, excepto sobre aeronaves nicaragüenses de uso militar, para determinar así sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición; posteriormente deberá procederse a la aplicación de la sanción correspondiente a los infractores, según sea el caso.

En accidentes de aeronaves con matrícula extranjera se permitirá la colaboración para la investigación del Estado en que se encuentre matriculada.

Arto. 236. Obligación de comunicación. Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente de aviación o la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias lo permitan.

La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

La autoridad policial o militar más cercana al área del accidente será la responsable de prestar la vigilancia y seguridad de los restos o despojos del accidente, sin interferir con la labor de investigación aeronáutica. La remoción y liberación de la aeronave o sus restos, sólo podrá realizarse con la autorización de la autoridad aeronáutica.

La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los actos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, sin embargo deberán de coordinarse para efectos de cada una de las investigaciones, debiendo dirigir tal coordinación los inspectores e investigadores del INAC.

Arto. 237. Obligación de declaración. Toda persona está obligada a declarar ante la

autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

De producirse un accidente mortal, deberá realizarse una necropsia completa incluyendo examen de toxicología de los fallecidos y se tomarán, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, las efectúe.

Será el Instituto de Medicina Legal quien realice las autopsias y las investigaciones necesarias en su materia.

Arto. 238. Procedimiento de investigación. La investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Nicaragua, y las regulaciones técnicas emitidas por el INAC para tal fin, y su fin es la prevención de los mismos.

Las personas naturales o jurídicas e instituciones tendrán la obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera el INAC para la investigación, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

Arto. 239. Comisión de Investigación. Cada vez que ocurran accidentes o incidentes de aeronaves a que se refiere este Capítulo, el Director del INAC designará una Comisión de Investigación.

CAPITULO III
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Arto. 240. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. El INAC establecerá un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en coordinación con todos los organismos Militares y policiales del Estado, cuyo objetivo será salvaguardar las operaciones de aviación civil contra actos de interferencia ilícita, en función de proteger la vida Humana.

Arto. 241. Coordinación. La coordinación entre departamentos, dependencias, instituciones u otros organismos cuya participación sea necesaria para garantizar el funcionamiento del programa nacional, estará a cargo del INAC.

Arto. 242. Programas de seguridad. Todo aeropuerto del país que preste servicios a la aviación civil internacional deberá estar provisto de un programa de seguridad, de instrucción y un plan de emergencia debidamente aprobados por el INAC.

El Ejército de Nicaragua es el organismo del Estado encargado de la protección de los aeropuertos y deberá presentar los planes de protección y seguridad al INAC, estos planes deberán reunir los requisitos exigidos por los organismos internacionales.

TITULO XII
DEL MEDIO AMBIENTE Y DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS O CONSUMIDORES A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

CAPITULO I
DEL MEDIO AMBIENTE

Arto. 243. Protección al Ambiente. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o

despeguen en territorio nacional, así como las personas individuales o jurídicas que realicen actividades aeronáuticas y aeropuertos, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente, particularmente con relación a la homologación de ruido y emisión de contaminantes, en atención a lo dispuesto por las leyes nicaragüenses sobre la materia, las regulaciones técnicas correspondientes y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Arto. 244. Plazos de adecuación. La Autoridad Aeronáutica fijará plazos para que se realicen las adecuaciones en las aeronaves que así lo requieran y establecerá directrices para la eventual sustitución total o parcial de la flota aérea.

CAPITULO II
DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS

Arto. 245. Los usuarios del Servicio de Transporte Aéreo de pasajeros tienen derecho a recibir un servicio continuo, de calidad y seguridad de acuerdo a lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás normativas.

Arto. 246. Derechos y Obligaciones de los Usuarios.-

El Usuario tiene derecho a estar debidamente informado por el prestador de servicios, de las condiciones, cargos y demás regulaciones que se establecen para el billete de pasaje o billete electrónico, y ticket, incluyendo los encontrados en los documentos relacionados que forman parte integral del contrato de transporte aéreo.

La información deberán mantenerla disponible en la pagina Web de la línea aérea respectiva para la debida información del usuario cuando éste la requiera, sin perjuicio de cualquier otra modalidad informativa bajo el sistema documental.

Los usuarios tienen derecho a que se les restituya el valor del billete de pasaje o ticket electrónico en efectivo, o a ser indemnizado, todo de acuerdo a los establecido en la presente Ley, también tendrán la obligación de cumplir con las disposiciones relativas a la seguridad que la línea aérea establezca al respecto y sujetarse a las disposiciones eventuales que durante el vuelo pudiese establecer el Piloto al mando.

Arto. 247. El usuario tiene derecho a presentar sus reclamaciones ante las líneas aéreas y que dichas reclamaciones tengan respuesta en los plazos que se establezcan en los Reglamentos o Normativas.

Tiene Derecho a ser asistido por el Ente Regulador, el INAC, cuando sus reclamos no tengan respuestas por parte de las líneas aéreas, en el Reglamento se establecerá el procedimiento de reclamo.

El INAC deberá establecer oficina de atención al usuario en los principales aeródromos del país.

TITULO XIII
INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS Y ACTOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES O EN CONTRA DE LA AVIACIÓN CIVIL

CAPITULO I

INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Arto. 248. Ámbito. Puede ser objeto de las sanciones administrativas prescritas en este Capítulo cualquier miembro del personal aeronáutico, las Empresas de Transporte Aéreo, los Talleres de Aviación, las Escuelas de Aviación, los operadores de Aeropuertos y Aeródromos, los operadores Agrícolas, propietarios de aeronaves y operadores de trabajos aéreos.

Arto. 249. Tipos de sanciones administrativas. Las infracciones a la presente Ley, su reglamento y regulaciones técnicas, serán sancionadas por el INAC, dependiendo de su gravedad:

1. Apercibimiento o amonestación.

2. Multas administrativas.

3. Suspensión o inhabilitación temporal.

4. Inhabilitación y suspensiones, revocaciones o cancelaciones de autorizaciones, certificados o concesiones.

Arto. 250. Fiscalización. La fiscalización del espacio aéreo y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República y sus aguas jurisdiccionales, así como la seguridad en los aeródromos, será ejercida por la Autoridad Aeronáutica; y en cuanto a la vigilancia que corresponda al Ejército de Nicaragua y a la Policía Nacional, estará a cargo de sus respectivas autoridades.

Toda vez que se compruebe una infracción a esta Ley, su reglamento, o regulaciones técnicas, o cuando una aeronave ocasione un daño, la Autoridad Aeronáutica levantará acta con relación a hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio, resolviendo administrativamente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que puedan derivarse.

Arto. 251. Multa por incumplimiento. Será sujeto de multa administrativa de quinientos (500.00) a diez mil (10,000.00) Derechos Especiales de giro, todo aquél, sea persona natural o jurídica, que incumpla con las disposiciones de la presente Ley, su reglamento y regulaciones técnicas. La reincidencia implica suspensión o cancelación de la certificación respectiva o inhabilitación de licencia según el caso.

Arto. 252. Multa administrativa para los miembros de la tripulación. Será sujeto de multa administrativa de quinientos (500) a diez mil (10,000.00) Derechos Especiales de Giro, el miembro de la tripulación de mando que cometa las infracciones siguientes:

1. Omitir informar a la Autoridad Aeronáutica más cercana los incidentes o accidentes aéreos graves, dentro de las setenta y dos horas (72 h) siguientes a que haya tenido conocimiento de ellos.

2. Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su enfermedad pasada o presente, respectivamente, representen un real e inequívoco riesgo para los demás pasajeros.

3. Abandonar, sin causa justificada, la aeronave en un lugar que no sea la terminal de vuelo destinada.

4. Realizar o permitir que se realicen a bordo, en vuelo, tomas aerofotográficas o aerotopográficas sin el correspondiente permiso.

5. Conducir la aeronave con exceso de peso o temeraria distribución de la carga. El explotador que por codicia comercial lo induzca a tal situación presionando u ordenando emprender el vuelo, será solidariamente responsable con el piloto al mando o piloto.

6. Carecer de los seguros, no llevar a bordo las pólizas de los mismos o cuando éstos no estén vigentes.

7. Violar cualquier disposición contenida en la presente Ley, su reglamento y regulaciones técnicas.

La reincidencia implica suspensión o cancelación de la certificación respectiva o inhabilitación de licencia según el caso.

Arto. 253. Pilotaje sin calificaciones. Será sancionado con multa administrativa que refiere el artículo 239 e inhabilitación de la licencia, por un período de tres (3) meses hasta tres (3) años, la tripulación de mando que condujere una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad o que éste estuviere vencido.

Iguales sanciones administrativas se impondrán a quien condujere o hiciera conducir una aeronave sin ser titular de los certificados de idoneidad para pilotear la aeronave, o estando éstos vencidos.

Arto. 254. Lanzamiento indebido de objetos. Será sancionado con multa administrativa que refiere el artículo 239 e inhabilitación de la licencia de tres (3) meses hasta tres (3) años, quien desde una aeronave en vuelo, arrojare objetos o lastre susceptibles de causar perjuicios a personas o bienes en la superficie, toda vez que el lanzamiento ocurra fuera de las circunstancias permitidas.

Arto. 255. Pilotaje negligente o rebelde. Será sancionada con multa administrativa, que refiere el artículo 239 e inhabilitación de la licencia de tres (3) meses hasta tres (3) años la tripulación de mando que opere la aeronave de manera negligente, o de manera temeraria, ignorando los servicios e instalaciones de ayuda a la navegación aérea y demás servicios auxiliares.

Arto. 256. Pilotaje bajo influencias de alcohol o drogas. Será sancionado con multa administrativa que refiere el artículo 239 e inhabilitación de la licencia de seis (6) meses hasta por cinco (5) años el piloto al mando o piloto que tripule la aeronave en estado de ebriedad determinado por pruebas o tests según la respectiva regulación técnica; bajo los efectos de estupefacientes, alucinantes, psicotrópicos o enervantes, sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones civiles y penales que este estado pueda haber causado.

En caso de reincidencia podrá cancelársele la licencia definitivamente.

Art. 257. Otras sanciones administrativas. Será sujeto de multa administrativa de quinientos (500.00) a diez mil (10,000.00) Derechos Especiales de Giro y sancionado con inhabilitación de seis (6) meses hasta por cinco (5) años de la licencia según corresponda, sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones civiles y penales:

1. Quien clandestinamente o de mala fe, condujere una aeronave sobre zonas prohibidas o restringidas a la circulación aérea; o atravesare clandestina y maliciosamente la frontera por lugares distintos a los establecidos por la Autoridad Aeronáutica para entrar o salir del país.

La misma sanción administrativa será aplicable al miembro tripulación de mando que aterrizare sin causa justificada en aeródromos no autorizados al efecto y realizare vuelos acrobáticos, rasantes, de demostración o exhibición no habiendo autorización para ellos.

2. Quien estando a cargo del Control del Tránsito Aéreo, permita por negligencia crasa o inexcusable, la realización del tránsito aéreo en cualesquiera de las condiciones indicadas en el numeral precedente.

3. Quien condujere o hiciere conducir una aeronave sin las marcas de matrícula y/o nacionalidad, o con marcas falsas.

4. Quien expida o contribuyere a que se expidan certificados de idoneidad o aptitud sin que realmente concurran las condiciones necesarias en quien peticione tales calificaciones, igual sanción administrativa será impuesta a quien entregue documentos técnicos o declaraciones que reflejen evidentemente falsedad o alteración, que deban presentarse ante la Autoridad Aeronáutica.

La misma sanción administrativa se impondrá a quien expida o contribuyere a que se expidan certificados de aeronavegabilidad sin que concurran, en la aeronave objeto de la petición, las condiciones de eficiente y segura operatividad.

5. Quien hiciera transportar o autorizare el transporte en una aeronave de pasajeros, de explosivos, inflamables, armas, municiones de guerra o materiales peligrosos, sin cumplir con las restricciones, requisitos o normas establecidas para este tipo de transporte estipuladas en la regulación técnica respectiva y en particular en el Anexo 18 al Convenio de Chicago.

6. Quien pusiere en peligro la seguridad de una aeronave mediante la supresión de señales de ayudas al vuelo, o por medio de la colocación de falsas señales.

7. Quien entorpezca la seguridad aeronáutica de un aeródromo, penetrando ilegítimamente en el área reservada a la circulación aeronáutica, deteniéndose en la pista o consintiendo en ella la entrada de animales.

8. Quien emitiere o hiciera emitir comunicaciones aeronáuticas indebidas; o bien, interfiriera las debidas.

9. Quien cometiera cualquier acto vandálico que ponga seriamente en peligro la circulación aérea.

-
-

10. Quien permitiera de mala fe, estando a cargo del Control del Tránsito Aéreo, la circulación aérea de una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad o estuviere vencido.

CAPITULO II
ROL DE LAS AUTORIDADES EN LOS CASOS DE ACTOS ILÍCITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES O CONTRA LA AVIACIÓN CIVIL

Arto. 258. Jurisdicción y competencia. Corresponde a los tribunales de justicia el conocimiento de las causas que versen sobre hechos o actos delictivos cometidos, a bordo de aeronaves civiles o por medio de ellas, contra la seguridad de la aviación civil; y serán instruidos y decididos de conformidad con lo dispuesto en

el Código Penal, Procesal Penal y Tratados o Convenciones Internacionales debidamente aprobadas y ratificados.

Arto. 259. Rol de las Autoridades. En el ejercicio de las facultades que le otorga esta Ley, la Autoridad Aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarlo para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

La autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación vinculada a una aeronave o a una operación aérea, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Autoridad Aeronáutica.

En todo juicio en que deba disponerse la entrega o custodia de una aeronave, éstas se efectuarán a favor de la Autoridad Aeronáutica, salvo los legítimos derechos de terceros.

Arto. 260. Rol del piloto al mando. Si durante el vuelo se cometiese algún delito o infracción, el piloto al mando de la aeronave, de conformidad con las funciones que le son reconocidas, deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje, levantándose acta de los hechos delictivos que la motivan.

TITULO XIV
DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

CAPITULO ÚNICO

Arto. 261. Recursos Administrativos. Los recursos administrativos que tienen derecho las personas que se sientan agraviadas por los actos emanados por el INAC, se regularán de conformidad con lo dispuesto en el capítulo sobre procedimientos administrativos a que se refiere la Ley No 290. Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo y su Reglamento. La vía administrativa se agota con la resolución del Consejo Directivo del INAC.

TITULO XV
DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS, DEROGATORIAS Y VIGENCIA

CAPITULO I
DISPOSICIONES FINALES

Arto. 262. La autoridad Aeronáutica coordinará y trasladará informaciones que sean de interés para la defensa y seguridad de la nación, al Ejército de Nicaragua, Policía Nacional, Aduana y Migración.

Arto. 263. El INAC, en coordinación con el Ejercito de Nicaragua, Policía Nacional y otros Órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y otras entidades involucradas, son responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa Nacional de Seguridad de la Aviación; conformarán un Comité Nacional de la Seguridad de la Aviación de conformidad en el Anexo 17 del Convenio de Chicago.

Arto. 264 El INAC deberá adoptar normas internacionales en la profesión de control aéreo, además deberá regular todo lo relativo a jornadas de trabajo, vacaciones, del retiro y jubilación del personal del control de tránsito

aéreo por ser esta actividad de las catalogadas como especiales en el Código del Trabajo y en las Regulaciones de la Organización Internacional del Trabajo.

CAPITULO II
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Arto. 265. Mecanismos de transición institucional. El Estado facilitará los mecanismos que aseguren el inicio del funcionamiento y operación del INAC, en un plazo no mayor de los ciento ochenta (180) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. En el plazo antes indicado el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), mantendrá las partidas presupuestarias asignadas para la Dirección General de Aeronáutica Civil, las que utilizará el INAC y así mismo permitirá el uso de las instalaciones físicas por el tiempo que sea necesario.

Arto. 266. Regulaciones para el Traspaso. El Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) en coordinación con el INAC, emitirá las normativas del traspaso de los bienes patrimoniales con que iniciará sus operaciones como ente descentralizado.

Arto. 267. Vigencia de las regulaciones técnicas. Mientras el INAC no dicte las regulaciones técnicas previstas necesarias, seguirán en vigor las regulaciones, normas y métodos técnicos en vigencia que deberán aplicarse de conformidad con esta Ley y procurando la mayor adaptación posible a la misma.

CAPITULO III
DISPOSICIONES DEROGATORIAS Y VIGENCIA

Arto. 268. Consecuentes derogaciones. La presente Ley, al momento de su entrada en vigencia deroga:

1. Decreto 176, "Código de Aviación Civil", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 266 del 22 de noviembre de 1956. "Fe de Erratas del Código de Aviación Civil publicado en "La Gaceta" No. 266 del 22 de noviembre de 1956", publicada en La Gaceta, Diario Oficial, No. 200 del 3 de septiembre de 1957. Decreto 576, Reforma al Código de Aviación Civil, publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 89 del 24 de abril de 1961.

2. Decreto 39. "Reglamento del Registro de la Propiedad Aeronáutica y del Registro Aeronáutico Administrativo", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 119 del 30 de mayo de 1958.

3. Decreto 38. "Reglamento de Tráfico Aéreo", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 121 del 2 de junio de 1958.

4. Decreto 12-C. "Reglamento de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 239 del 22 de octubre de 1959.

5. Decreto 34-A. "Reglamento para el Otorgamiento de Licencias al Personal Aeronáutico", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, Nos. 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 y 47 del 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 de febrero de 1962 respectivamente.

6. Decreto 36-A. "Reglamento para la Aviación Agrícola", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 136 del 19 de junio de 1962.

7. Decreto 1,011. "Reforma al Reglamento de Registro de la Propiedad Aeronáutica y Registro Aeronáutico Administrativo", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 81 de 7 del abril de 1982.

8. Decreto 60-98. "Autorización a Fumigación Nocturna en Labores Agrícolas", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 179 del 24 de septiembre de 1998.

9. Numeral 3.1 de artículo 178; artículos 182, 183, 184 y 185, Sección 2, Dirección General de Aeronáutica Civil (inclusive), del Capítulo 8; del Decreto 118-2001, "Reformas e Incorporaciones al Reglamento de la Ley No. 29; Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicado en La Gaceta, Diario Oficial, Nos. 1 y 2 del 2 y 3 de enero de 2002.

Arto. 269. Normativa Técnica Administrativa. La Autoridad Aeronáutica, en un plazo de sesenta 60 días, deberá emitir la respectiva normativa técnica Administrativa.

Arto. 270. Vigencia. La presente Ley entrará en vigencia sesenta días después de su publicación en La Gaceta, Diario oficial.

Dado en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los tres días del mes de agosto del dos mil seis.

RENE NUÑEZ TELLEZ
PRESIDENTE POR LA LEY DE ASAMBLEA NACIONAL

MARIA AUXILIADORA ALEMAN Z.
PRIMER SECRETARIA DE LA ASAMBLEA NACIONAL