LEY DEL DIGESTO JURÍDICO NICARAGÜENSE DE LA MATERIA DE TRANSPORTE

LEY N°.1036, aprobada el 02 de septiembre de 2020

Publicada en La Gaceta Diario, Oficial N°. 17 del 26 de enero de 2021

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

A sus habitantes, hace saber:

Que,

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

Ha ordenado lo siguiente:

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

CONSIDERANDO

I

Que la Constitución Política establece que el Poder Legislativo del Estado lo ejerce la Asamblea Nacional por delegación y mandato del pueblo, siendo su atribución primordial la elaboración y aprobación de leyes y decretos, así como reformar, derogar e interpretar los existentes; así mismo, en su Artículo 98, segundo párrafo establece que el Estado "debe jugar un rol facilitador de la actividad productiva, creando las condiciones para que el sector privado y los trabajadores realicen su actividad económica, productiva y laboral en un marco de gobernabilidad democrática y seguridad jurídica plena, que les permita contribuir con el desarrollo económico y social del país".

II

Que el Artículo 105 de la Constitución Política de la República de Nicaragua, establece que es obligación del Estado de Nicaragua promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos de "transporte".

III

Que la Asamblea Nacional de Nicaragua, a través de la aprobación de la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, estableció los principios y procedimientos para

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

la elaboración, aprobación, publicación y actualización del Digesto Jurídico Nicaragüense, garantizando así el ordenamiento del marco normativo vigente del país, para fortalecer la seguridad jurídica y el desarrollo económico, social, político y cultural del Estado nicaragüense; y en su Artículo 4, numeral 9, inciso b, establece la Materia de Transporte.

IV

Que se considera necesario ordenar la Materia de Transporte que permita simplificar, depurar y ordenar con claridad y certeza el marco jurídico vigente y sin vigencia, que fortalezca la seguridad jurídica y el desarrollo de este sector estratégico para las políticas públicas del Gobierno de la República de Nicaragua.

POR TANTO

En uso de sus facultades,

HA DICTADO

La siguiente:

LEY N°. 1036

LEY DEL DIGESTO JURÍDICO NICARAGÜENSE DE LA MATERIA DE TRANSPORTE

Artículo 1 Objeto
El Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, tiene como objeto recopilar, ordenar, depurar y consolidar el marco jurídico vigente de esta materia, de conformidad con la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 de 25 de octubre de 2017.

Este Digesto Jurídico contiene los Registros de las normas jurídicas vigentes; la referencia de los Instrumentos Internacionales aprobados y ratificados por el Estado de Nicaragua; las normas jurídicas sin vigencia o derecho histórico y las normas jurídicas consolidadas, vinculadas a la materia de Transporte; Anexos I, II, III y IV que forman parte integrante de la presente Ley.

Artículo 2 Registro de Normas Vigentes
Declárense vigentes las normas jurídicas que integran el Anexo I, Registro de Normas Vigentes.

Artículo 3 Registro de Instrumentos Internacionales
Apruébese la referencia de los Instrumentos Internacionales contenidos en el Anexo II, Registro de Instrumentos Internacionales.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 4 Registro de Normas sin Vigencia o Derecho Histórico
Declárense sin vigencia las normas jurídicas que integran el Anexo III, Registro de Normas sin Vigencia o Derecho Histórico.

Artículo 5 Registro de Normas Consolidadas
Declárense vigentes las normas jurídicas que integran el Registro contenido en el Anexo IV, Registro de Normas Consolidadas.

De igual manera, se aprueban los textos de las normas que estando vigentes se sometieron al proceso de consolidación normativa y que también forman parte integrante de este Digesto Jurídico.

Artículo 6 Publicación
Se ordena la publicación en La Gaceta, Diario Oficial de los Registros contenidos en los Anexos I, II, III y IV de la presente Ley, así corno, la publicación de los textos de las Normas Consolidadas de la Materia de Transporte.

Artículo 7 Autorización para reproducción
La reproducción comercial del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, debe contar previamente con la autorización escrita del Presidente de la Asamblea Nacional.

Artículo 8 Adecuación institucional
Las instituciones públicas a cargo de la aplicación de las normas jurídicas contenidas en el presente Digesto Jurídico, deberán revisar y adecuar sus marcos regulatorios al mismo, sin perjuicio de sus facultades legales para emitir, reformar o derogar las normas que estén dentro del ámbito de sus competencias.

Cuando las instituciones públicas competentes realicen modificaciones a las normas contenidas en este Digesto Jurídico, deberán informar a la Asamblea Nacional, suministrando la documentación correspondiente.

Artículo 9 Actualización de los registros del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte
La Dirección General del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Asamblea Nacional, de conformidad con los Artículos 4, 27 y 28 de la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, actualizará de forma permanente y sistemática el contenido de este Digesto Jurídico, conforme la aprobación y publicación de nuevas normas jurídicas relacionadas con esta materia. La actualización del presente Digesto Jurídico seguirá el proceso de formación de Ley para su aprobación respectiva.

Artículo 10 Vigencia y publicación
La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte. **Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam.** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

Por tanto. Téngase como Ley de la República. Publíquese y Ejecútese. Managua, el día dieciocho de diciembre del año dos mil veinte. **Daniel Ortega Saavedra,** Presidente De La República De Nicaragua.

ASAMBLEA NACIONAL

Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte

El presente texto contiene incorporadas todas sus modificaciones consolidadas al 2 de septiembre de 2020, del Decreto JGRN Nº. 1292, Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, aprobado el 11 de agosto de 1983 y publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 186 del 16 de agosto de 1983, y se ordena su publicación en La Gaceta, Diario Oficial, conforme la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 del 25 de octubre de 2017 y la Ley Nº. 1036, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, aprobada el 2 de septiembre de 2020.

Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales

Decreto Nº. 1292

LA JUNTA DE GOBIERNO DE RECONSTRUCCIÓN NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

En uso de sus facultades,

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE LA EMPRESA ADMINISTRADORA DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES

CAPÍTULO I
DE LA CREACIÓN Y DOMICILIO

Artículo 1 Creación
Créase la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales como una entidad

descentralizada, con patrimonio propio, personalidad jurídica y duración indefinida, que en el texto de esta Ley se denominará simplemente la Empresa.

Artículo 2 Domicilio
La Empresa tendrá por domicilio la ciudad de Managua, pero podrá establecer oficinas, sucursales o agencias en cualquier parte del país, si fuera necesario.

Artículo 3 Objeto
La Empresa tendrá por objeto la administración de los Aeropuertos Internacionales existentes o que en el futuro se desarrollen en la República, adoptando las medidas necesarias para la organización, funcionamiento y modernización de los servicios aeroportuarios y funciones auxiliares al mismo.

CAPÍTULO II
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Artículo 4 Órganos de Dirección y Administración de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales
La Empresa tendrá los órganos de Dirección y Administración siguientes:

1) Junta Directiva;

2) Consejo Consultivo;

3) Gerencia General; y

4) Gerencias específicas.

Artículo 5 De la Junta Directiva de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales
La Junta Directiva es el órgano superior de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales. Estará conformada por los funcionarios siguientes:

1) El Gerente General de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales; quien la coordina;

2) Un funcionario del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil; quien actuará como Secretario de la Junta Directiva;

3) Un funcionario del Ministerio de Hacienda y Crédito Público;

4) Un funcionario de la Dirección General de Migración y Extranjería; y

5) Un miembro de la iniciativa privada escogido de una terna presentada por el Consejo Superior de la Empresa Privada.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Los miembros de la Junta Directiva serán nombrados por el Presidente de la República.

Artículo 6 Funciones y atribuciones de la Junta Directiva de la Empresa
La Junta Directiva conocerá y aprobará las propuestas que le haga el Gerente General de la Empresa relacionadas a:

1) La creación de empresas, Sociedades Mercantiles, de cualquier naturaleza, relacionadas al giro ordinario de sus servicios o negocios; por el monto, capital o participación que ésta determine; inclusive para operar líneas aéreas.

2) La emisión de bonos y reformas a las tarifas a cobrarse por los servicios aeroportuarios conexos.

3) Los reglamentos necesarios para el funcionamiento y administración de los aeropuertos nacionales e internacionales.

4) Además, tendrá otras funciones que le delegue el Presidente de la República.

La Junta Directiva de la Empresa, deberá presentar de forma mensual al Consejo Consultivo creado por mandato de esta Ley, los programas, proyectos y estudios relacionados al desarrollo, promoción y conducción de la misma, a fin de que éste emita sus aportes y contribuciones.

Artículo 7 Sesiones de la Junta Directiva de la Empresa
Las convocatorias para las Sesiones se harán por medio del Gerente General quien coordina la Junta Directiva de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales. La Junta Directiva de la Empresa, sesionará una vez al mes y extraordinariamente cuando las necesidades lo requieran y convocará al Consejo Consultivo una vez al mes.

Habrá quórum con la participación de cuatro de sus miembros y las resoluciones se tomarán por mayoría simple de votos.

Artículo 8 Del Consejo Consultivo de la Junta Directiva
Créase el Consejo Consultivo de la Junta Directiva de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, como órgano consultor, cuyo fin principal será el de emitir sus aportes y contribuciones que ésta le solicite en materia de Programas, Proyectos y estudios relacionados al desarrollo, promoción y conducción de la Empresa.

Artículo 9 Integración del Consejo Consultivo
El Consejo Consultivo, será nombrado por el Presidente de la República y estará integrado por una persona delegada de cada una de las instituciones siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

1) Ministerio de Gobernación;

2) Ministerio de Salud;

3) Instituto Nicaragüense de Turismo;

4) Instituto de Protección y Sanidad Agropecuaria;

5) Agencia de Promoción de Inversiones y Exportaciones (PRO Nicaragua);

6) Ejército de Nicaragua;

7) Policía Nacional;

8) Dirección General de Servicios Aduaneros;

9) Región Autónoma de la Costa Caribe Norte;

10) Región Autónoma de la Costa Caribe Sur; y

11) Tres Representantes del Sector Privado.

Artículo 10 Gerente General de la Empresa
El Gerente General de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, será nombrado por el Presidente de la República.

Artículo 11 Funciones y atribuciones del Gerente General
Son funciones y atribuciones del Gerente General las siguientes:

1) Tiene la representación legal de la Empresa con facultades de Apoderado Generalísimo y la responsabilidad administrativa, financiera de la Empresa y podrá otorgar en nombre de la Empresa Poderes Generales de Administración, Judiciales y Especiales que requiera la misma para el desarrollo de sus operaciones;

2) Conocer los reclamos de usuarios de los servicios aeroportuarios;

3) Nombrar a los Gerentes de áreas específicas;

4) Aprobar la contratación del personal de la Empresa y sus órganos de dirección y administración;

5) Promover la participación de la inversión pública y privada en aras del crecimiento de la infraestructura aeroportuaria, acorde con el Plan Nacional de Desarrollo Aeroportuario;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

6) Establecer, mantener y fomentar relaciones de cooperación e intercambio de información, con instituciones u organismos extranjeros y multilaterales, vinculados al sector;

7) Presentar a la Junta Directiva para su aprobación:

a) La propuesta de política salarial de la Empresa y sus órganos de dirección y administración;

b) El proyecto de presupuesto anual de ingresos y egresos, elaborado por la Gerencia General y periódicamente, los estados financieros de la Empresa; y

c) Los puntos de agenda a tratar concernientes al ejercicio de las funciones y atribuciones de la Empresa.

8) Mantener la más estrecha relación de coordinación con las autoridades en materia de medio ambiente;

9) Presentar al Presidente de la República para su aprobación, propuestas para la operación de la Empresa;

10) Aprobar todos los actos, contratos y operaciones que sean necesarios para cumplir con los objetivos de la Empresa;

11) Planificar, organizar, coordinar, dirigir y controlar las labores de la Empresa en forma integral;

12) Dictar la reglamentación necesaria para la organización y funcionamiento de la Empresa;

13) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en la Ley, los Reglamentos de la Empresa y las Resoluciones de la Junta Directiva;

14) Elaborar y presentar al Presidente de la República y a la Junta Directiva, para su aprobación:

a) Los proyectos de Reglamentos Internos que regirán el funcionamiento de la Empresa;

b) El proyecto de Presupuesto de Ingresos y Egresos y periódicamente los estados financieros de la Empresa;

c) Los programas, proyectos y estudios relativos al desarrollo, promoción y conducción de la Empresa; y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

d) Los proyectos de régimen tarifario, así como las propuestas de modificaciones.

15) Elaborar el informe anual de la Empresa y someterlo al Presidente de la República, a través del Coordinador de la Junta Directiva; y

16) Otras que le delegue el Presidente de la República.

CAPÍTULO III
DEL COMITÉ TÉCNICO

Artículo 12 Del Comité Técnico
La Empresa contará con un Comité Técnico integrado por: el Gerente General, quien lo preside, los responsables de las estructuras subordinadas a la Gerencia General y un Representante de los trabajadores de la Empresa.

CAPÍTULO IV
DEL PATRIMONIO

Artículo 13 Patrimonio
El Patrimonio de la Empresa estará integrado por:

1) Los bienes, muebles e Inmuebles destinados para uso del Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino;

2) Los ingresos y bienes que obtenga y adquiera por su gestión administrativa y financiera;

3) Los bienes, muebles o inmuebles que le asigne el Estado y los demás que adquiera a cualquier título.

Artículo 14 Destino de los excedentes
El destino de los excedentes que produzca la Empresa en el desarrollo de sus actividades será enterado a la Tesorería General de la República siguiendo los mecanismos establecidos al efecto, después de cumplir con todas las obligaciones financieras, así como de realizar las inversiones necesarias que la dinámica y la expansión del Aeropuerto requerirán.

CAPÍTULO V
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 15 Sucesión sin solución de continuidad
La Empresa será sucesora sin solución de continuidad de todos los bienes muebles e inmuebles; derechos adquiridos y obligaciones legalmente contraídas por la administración del Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino, o el Gobierno de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Nicaragua, para uso exclusivo del Aeropuerto.

Artículo 16 Exenciones
La Empresa estará exenta del pago de toda la clase de impuestos o contribuciones, ya sean fiscales o locales que pudieran pesar sobre sus bienes o ingresos o sobre sus actos jurídicos cuando dichos impuestos deban ser pagados por la Empresa, con excepción de los impuestos sobre venta y selectivos de consumo. También estará exenta del pago de los derechos aduaneros y consulares en la importación de los bienes necesarios para el mantenimiento, ampliación y desarrollo de sus edificios, pistas, equipos de salvamento de seguridad, señalización y ayudas a la navegación y demás operaciones aeroportuarias.

Artículo 17 Reglamentos
Se faculta a la Junta Directiva para dictar la reglamentación necesaria para la organización y funcionamiento de la Empresa, así; como para emitir bonos y reformar las tarifas a cobrarse por los servicios aeroportuarios conexos, y para expedir los reglamentos que fueren necesarios para el funcionamiento y administración de los aeropuertos internacionales.

Artículo 18 Vigencia
La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en "La Gaceta", Diario Oficial.

Dado en la ciudad de Managua, a los once días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y tres. - **"Año de Lucha por la Paz y la Soberanía".**

JUNTA DE GOBIERNO DE RECONSTRUCCIÓN NACIONAL. - **Daniel Ortega Saavedra.- Sergio Ramírez Mercado.- Rafael Córdova Rivas.**

NOTA DE CONSOLIDACIÓN. Este texto contiene incorporadas las modificaciones producidas por: 1. Decreto con Fuerza de Ley Nº. 49-91, Reforma a la Ley de Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 6 del 13 de enero de 1992; 2. Decreto Ejecutivo Nº. 41-98, Reformas al Decreto Nº. 49-91, Ley de Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 111 del 16 de junio de 1998; 3. Decreto Ejecutivo Nº. 58-98, Decreto de Reforma a la Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 171 del 10 de septiembre de 1998; 4. Decreto Ejecutivo Nº. 07-99, Decreto de Reforma al Artículo 4 de la Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 22 del 2 de febrero de 1999; 5. Decreto Ejecutivo Nº. 24-2001, Decreto de Reforma al Artículo 4 inciso h) de la Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 40 del 26 de febrero de 2001; 6. Decreto Ejecutivo Nº. 27-2001, Reforma al Decreto Nº .49-91, Reforma a la Ley de Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 44 del 2 de marzo de 2001;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

7. Decreto Ejecutivo Nº. 95-2002, Decreto de Reforma al Decreto Nº. 58-98, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 171 del 10 de septiembre de 1998, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 207 del 31 de octubre de 2002; 8. Decreto Ejecutivo Nº. 36-2011, Decreto de Reforma al Decreto Nº. 95-2002, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 207 del 31 de octubre de 2002, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 142 del 1 de agosto de 2011; 9. Ley Nº. 939, Ley de Reforma al Decreto Nº. 1292, Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 229 del 5 de diciembre de 2016; 10. Fe de Erratas s/n, Fe de erratas de la Ley Nº. 939, Ley de Reformas al Decreto Nº. 1292, Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 15 del 23 de enero de 2017; y 11. Ley Nº. 955, Ley de Reforma al Decreto Nº. 1292, Ley de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 126 del 5 de julio de 2017.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte. **Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ASAMBLEA NACIONAL

Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte

El presente texto contiene incorporadas todas sus modificaciones consolidadas al 2 de septiembre de 2020, de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, aprobada el 02 de marzo de 2005 y publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 72 del 14 de abril de 2005, y se ordena su publicación en La Gaceta, Diario Oficial, conforme la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 del 25 de octubre de 2017 y la Ley Nº. 1036, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, aprobada el 2 de septiembre de 2020.

LEY N°. 524

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

Hace saber al pueblo nicaragüense que:

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

En uso de sus facultades;

HA DICTADO

La siguiente:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

LEY GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

CAPÍTULO I
DEFINICIONES Y OBJETIVOS GENERALES

Artículo 1 La presente Ley General de Transporte Terrestre (LGTT) tiene por objeto normar, dirigir y regular el servicio público de transporte terrestre de personas y bienes en el territorio nacional, así como establecer los requisitos y procedimientos administrativos para la obtención, renovación y cancelación de concesiones de explotación o licencias de operación del transporte terrestre.

Artículo 2 Son principios del servicio público de transporte terrestre los siguientes: Comodidad, eficiencia y seguridad para el usuario; y derechos de los usuarios del servicio público de pasajeros, los siguientes:

1. Que se les cobre una tarifa acorde con la calidad del servicio que reciben y que la misma sea aprobada por autoridad competente.

2. Exigir un servicio seguro, confortable, higiénico e ininterrumpido.

3. Estar protegidos mediante seguro para ser resarcidos por daños personales y pérdidas de su equipaje.

4. Recibir un trato respetuoso y digno de parte del conductor y ayudantes.

Artículo 3 El transporte de servicio público terrestre de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades, es un servicio que únicamente se prestará con fundamento en la concesión que otorgue el Estado, a través del MTI o las municipalidades. La vigencia y renovación de dicha concesión estará sujeta al estricto cumplimiento de lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Los concesionarios están obligados a cumplir con las normas técnicas, a fin de garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios y la protección del medio ambiente.

CAPÍTULO II
CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 4 Según el ámbito territorial, el servicio público de transporte terrestre se clasifica en:

a) Transporte Nacional: Es el que se realiza en todo el territorio de la República de Nicaragua, transportando pasajeros o carga, o una combinación de ambos.

b) Transporte Internacional: El transporte internacional de pasajeros o carga es el que

se extiende a otros países, circulando en tránsito o con destino al territorio nacional. Este servicio se regirá por las disposiciones contempladas en la presente Ley y por los tratados o convenios que Nicaragua suscriba con otros países con relación a la materia, bajo el principio de reciprocidad.

Artículo 5 Las modalidades del servicio público de transporte terrestre son las siguientes:

a) Transporte de pasajeros: El que se presta en forma regular y que moviliza a personas de un lugar a otro dentro del territorio nacional, hacia otros países o viceversa, sujeto a frecuencias e itinerarios para la salida y llegada de autobuses.

b) Transporte de animales vivos: El traslado de animales vivos con diferentes propósitos, que deberá de realizarse con condiciones que les eviten crueldad y sufrimientos innecesarios.

c) Transporte de carga: El traslado de bienes y todo tipo de objetos, sólidos o líquidos, que se presta a otros.

d) Transporte Mixto: Es el que moviliza simultáneamente personas y carga, siempre y cuando esta última no exponga la seguridad de los usuarios. Este servicio funciona únicamente en zonas rurales.

e) Transporte de Turismo: El que se presta a nivel nacional e internacional, destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés turístico. Este servicio se prestará en unidades modernas que podrán desplazarse libremente por todo el territorio nacional, sin sujeción a horarios o rutas determinadas. En cada unidad deberá ir un guía turístico remunerado económicamente por quien presta el servicio.

Atendiendo su operación y tipo de vehículo, el INTUR clasificará en:

1. Turismo de excursión - autobús corriente.

2. Turismo de primera - autobús con aire acondicionado.

3. Turismo de lujo - aire acondicionado y servicio higiénico.

f) Transporte especial: Es el que moviliza personas en rutas e itinerarios muy particulares. Establecen sus propios recorridos y tienen paradas diferentes a las usadas por el transporte público. No está disponible al público en general, solamente para el usuario específico que lo solicita y se clasifica así:

1. Transporte escolar: Es el que se realiza con el único objetivo de transportar estudiantes, desde su casa de habitación hasta el centro de estudios o viceversa.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

2. Transporte de personal: Es el que facilitan gratuitamente las entidades públicas o privadas a su personal.

Artículo 6 La prestación del servicio público de transporte terrestre en todas sus modalidades deberá realizarla el concesionario establecido con vehículos de su propiedad o unidades emergentes debidamente autorizadas.

Artículo 7 Todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre, en sus distintas modalidades, que transiten por calles, caminos y carreteras del territorio nacional, deberán cumplir las normas técnicas para la inspección de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que establezca esta Ley y su Reglamento.

Artículo 8 Los conductores de vehículos del transporte público terrestre, en todas sus modalidades, deberán obtener licencias para conducir que expida la Policía Nacional, en los términos que indiquen la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito y cumplir con las obligaciones contenidas en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 9 Los conductores y el personal auxiliar del servicio público de transporte terrestre deberán someterse periódicamente a los exámenes médicos correspondientes, los que deberán hacer énfasis en detectar el uso de drogas o sustancias que pongan en peligro la vida y los bienes de los usuarios, todo de conformidad con lo establecido en la presente Ley, en la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito y a la normativa que elabore el MTI para tal efecto.

Artículo 10 Para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente y segura, los conductores y personal auxiliar de los vehículos del servicio público de transporte terrestre, deberán portar un certificado por haber asistido a los cursos de capacitación y adiestramiento en los centros o escuelas de instrucción especialmente autorizados por el MTI y la Policía Nacional.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 11 El servicio público de transporte de pasajeros, según su radio de acción, se clasifica en:

a) Intermunicipal: Es el transporte de pasajeros que se realiza entre diferentes municipios.

b) Intramunicipal: Es el transporte de pasajeros dentro de los límites de un mismo municipio y se clasifica así:

1. Urbano colectivo: Estará conformado por un sistema de rutas que estructuran una red, las que puedan funcionar con servicios de condición convencional circunscrito a los límites del núcleo urbano de la ciudad por lo cual han sido autorizados. Dentro de este sistema podrán operar los servicios rápido y semi rápidos.

2. Suburbano: Es el que se realiza entre núcleos urbanos y las poblaciones adyacentes del mismo municipio.

3. Rural: Es el que se realiza entre poblados, valles y comarcas entre sí, en el ámbito de un mismo municipio.

c) Internacional: El transporte terrestre internacional de pasajeros es el que se extiende a otros países circulando desde o con destino al territorio nacional procedentes de otros países, este servicio se regirá de acuerdo al principio de reciprocidad.

Artículo 12 El servicio público de transporte de pasajeros, atendiendo a la calidad del servicio y al tipo de vehículo, se clasifica en:

a) Colectivo: Es el que utiliza un determinado número de personas con rutas y horarios previamente establecidos;

1) Convencional u ordinario: Es el que moviliza pasajeros en dimensiones colectivas en forma regular, en rutas y horarios previamente establecidos, autorizado para subir y bajar pasajeros a lo largo del trayecto.

2) Expreso: Es un servicio que moviliza pasajeros de un lugar a otro, en rutas y horarios previamente establecidos, sin detenerse hasta llegar a su destino. Tiene una condición superior al convencional, con mejores unidades, más rápido, directo y confortable. Es un servicio adicional, simultáneo y alternativo al servicio ordinario o convencional.

3) Ejecutivo o de lujo: Es el que moviliza pasajeros a su lugar de destino. Tiene una calidad superior al expreso y se distingue por el uso de unidades modernas con especificaciones especiales que brinda comodidad adicional, tales como: Aire acondicionado, asientos reclinables individuales, ambiente musical, como mínimo para las unidades con 150 km de recorrido y para las que tengan más de 150 km deberán brindar además de los servicios anteriores vídeos, cortinas y puede, en los casos que amerite, tener servicio de cafetería, servicio sanitario y utilización de terminales exclusivas y especiales en cuanto a comodidad, atención y seguridad.

b) Selectivo (taxis): Es el que utiliza un determinado número de personas sin rutas ni horarios previamente establecidos. El servicio de transporte selectivo se clasifica en:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

1. Taxis locales o ruleteros, vehículo de servicio público de transporte individualizado, circunscrito a los límites urbanos de cada municipio. No tiene ruta fija, ni programación de viajes, ni horarios de estricto cumplimiento, serán normados sus períodos de operación dentro de límites horarios y sus vías de circulación. No tiene lugares específicos de abordaje o desabordaje de pasajeros.
2. Taxis interlocales: Servicio expreso que se realiza directamente entre dos ciudades o localidades. Los viajes se efectúan en forma directa, de terminal a terminal, conforme a las necesidades de la demanda.

3. Taxis de parada: Es un servicio exclusivo que tiene lugar de arranque previamente establecido en hoteles, mercados, aeropuertos y otros con un destino a fijarse a solicitud del usuario.

Artículo 13 Todos los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros y turismo, a nivel nacional e internacional están obligados a proteger a los usuarios por los daños que sufran por la prestación del servicio, a través de una Póliza de Seguro que protegerá al usuario desde que aborde hasta que descienda del vehículo.

El monto de dicha Póliza, sus variaciones y la protección del equipaje del viajero, serán establecidos de acuerdo a la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Artículo 14 El MTI o las municipalidades, en los casos que corresponda, fijará el número de unidades que funcionarán en cada ruta o modalidad, a partir de un adecuado estudio de las necesidades de la población, así como de la necesidad de mantener un equilibrio entre oferta y demanda, que permita a los concesionarios obtener márgenes de utilidades aceptables para mantener y modernizar las unidades de transporte. Para tal efecto, se tomarán en consideración las recomendaciones del último Plan Nacional de Transporte, las de los Concejos Municipales y la del Consejo Nacional de Transporte.

Artículo 15 El MTI, en coordinación con los municipios, será la institución responsable de llevar un control sobre las concesiones que se otorgan y para tal fin establecerá el Registro Nacional de Concesiones.

Artículo 16 Las normas técnicas del transporte de pasajeros, carga, turismo y especial, el tipo de vehículos, capacidad de los mismos, años de funcionamiento o vida útil, y otras características serán establecidas en las normativas respectivas que a tal efecto dicte el MTI o las municipalidades.

Todo vehículo de uso colectivo habrá de tener un mínimo de facilidades para el depósito de basura, a fin de proteger el medio ambiente y la higiene en general.

CAPÍTULO IV
TRANSPORTE DE CARGA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 17 El Transporte de carga se clasifica en:

a) **Carga general:** Es el traslado de bienes de un lugar a otro del territorio nacional o fuera de sus fronteras, y se clasifica así:

1. **Acarreo comercial:** es el traslado de carga menor en vehículos cuya capacidad de transportación no supera las tres toneladas.

2. **Carga Liviana:** Se refiere al traslado de carga en vehículos cuya capacidad de transportación sea menor a 8 toneladas.

3. **Carga Pesada:** Se refiere al traslado de carga en vehículos cuya capacidad de transportación sea igual o mayor a ocho toneladas.

4. **Multimodal:** Consiste en el traslado de cualquier tipo de bienes que por su naturaleza o presentación física requiera de varios tipos de transporte.

Las empresas extranjeras de transporte internacional multimodal, estarán obligadas a contratar con los transportistas nicaragüenses los servicios de transportes para la movilización de su carga con tracto - camiones pertenecientes a empresas nacionales, teniendo presente el principio de reciprocidad y lo establecido por el Sistema de Integración Centroamericana.

5. **Carga Especializada:** Se refiere al traslado de materiales químicos, inflamables o explosivos, sustancias tóxicas, peligrosas, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, automóviles sin rodar en vehículos con remolque o semirremolque y otros.

6. **Carga Especial:** Son los objetos voluminosos o sobre dimensionados; de gran peso, grúas industriales o de construcción, carga indivisible, que sobre pasen las medidas o los pesos establecidos u otro que requiera una técnica especial para su transporte. Este tipo de carga, para su transporte necesitará de un permiso especial, expedido por el Ministerio de Transporte e Infraestructura.

En los casos de los vehículos automotores que trasladen materiales químicos, inflamables o explosivos, sustancias tóxicas, peligrosas, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, deberán disponer de una autorización especial y estar debidamente identificados de forma visual. Por razones de Salud Pública, en ningún caso estos vehículos automotores podrán transportar alimentos al vacío o empacados, sea para consumo humano o animal, ni semovientes, caso contrario se procederá a la suspensión del permiso por un período de seis meses más una multa de veinticinco salarios mínimos promedios, sin perjuicio de la responsabilidades penales y civiles a que dieren lugar.

El Ministerio de Transporte e Infraestructura deberá realizar las coordinaciones

interinstitucionales necesarias con la Policía Nacional para la eficacia de la suspensión temporal del permiso.

Los transportistas deberán solicitar al expedidor de la carga un documento con el cual ampare el tipo de carga que transporta y su entrega para ser transportada. El expedidor tendrá la obligación de declarar con exactitud la clase de carga que se transportará, especificando su cantidad, peso, naturaleza, origen, destino, y todos aquellos datos que faciliten la identificación de la carga, sin perjuicio de las responsabilidades que se deriven de esto.

Artículo 18 El servicio público de transporte de carga está regulado por la presente Ley, por los tratados centroamericanos y convenios internacionales de la materia, sujetos al principio de reciprocidad.

Artículo 19 El control, la normación y regulación del transporte de plaguicidas, sustancias tóxicas y peligrosas y otros similares le corresponde al MTI, de acuerdo a la Ley Nº. 274, Ley Básica para la Regulación y Control de Plaguicidas, Sustancias Tóxicas, Peligrosas y otras similares y los Reglamentos respectivos de la materia.

Artículo 20 El servicio de carga solo se operará con vehículos que cumplan con las normas técnicas, cuyas características y especificaciones se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

El traslado de carga especializada que sobrepase los parámetros de pesos y dimensiones previamente establecidos, requerirá de un permiso especial o de una fianza, según el caso.

Artículo 21 Los contratos verbales o escritos, suscritos entre el usuario y el prestador del servicio de transporte de carga pesada, especializada y multimodal, se reputará como un contrato mercantil y las partes contratantes establecerán las modalidades del mismo.

Artículo 22 Registro de personas dedicadas al transporte de carga
Las personas naturales o jurídicas que utilicen vehículos automotores propios para el transporte de carga o de carga especializada, deberán registrarse como tales ante el Ministerio de Transporte e Infraestructura, y bajo ninguna circunstancia podrán ofertar servicio de transporte a terceros, salvo en casos de emergencia, previa autorización del Ministerio de Transporte e Infraestructura.

Artículo 23 Transporte de carga de las empresas navieras
Las empresas navieras que tengan representación legal y operen en el país y cuyo capital sea mayoritariamente nicaragüense, sus agentes o representantes legales, podrán utilizar tracto - camiones de su propiedad, de sus socios y de cualquier otro prestatario nacional, para halar el equipo de carga pesada a nivel nacional. Las empresas navieras extranjeras debidamente inscritas en el Registro Público Mercantil

y radicadas en el país, o representadas a través de un agente naviero autorizado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, para halar el equipo de carga pesada, podrán utilizar camiones de sus agentes o representantes legales nicaragüenses o de cualquier otro prestatario nacional.

Los transportistas cuya nacionalidad pertenezca a los Estados que formen parte del Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y su giro comercial sea el transporte de carga, podrán ejercer su actividad sin mayores requisitos que los establecidos por la presente Ley y su Reglamento, teniendo como regla general el principio de la reciprocidad; quedan excluidas aquellas personas que por su origen no pertenecen a los países de los integrantes del SIECA.

El traslado de carga local solamente lo podrán realizar los transportistas nacionales, reservándose el Estado de Nicaragua y sus autoridades el derecho, autorizar a los propietarios de vehículos automotores provenientes de los países suscritores del SIECA, siempre y cuando en sus países de origen se aplique el principio de reciprocidad a los nacionales.

Las cargas de exportación a países fuera del área centroamericana y su traslado hacia los puertos transitorios, la carga local y su tránsito nacional serán realizadas por transportistas nacionales, conservando el principio de reciprocidad y lo establecido por el Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

Artículo 24 El traslado de cualquier tipo de carga dentro del territorio nacional será realizado únicamente por prestatarios nicaragüenses. Los vehículos de carga con placa extranjera, en tránsito o con permanencia temporal, no podrán ser utilizados para el transporte de carga interlocal dentro del territorio nacional. El MTI podrá autorizar, de manera excepcional y temporal la prestación de este servicio para el caso de carga especializada a vehículos con placa extranjera, siempre que la empresa dueña de la carga esté radicada en Nicaragua y conservando el principio de reciprocidad.

Artículo 25 Para circular dentro del territorio nacional, los vehículos de carga requerirán de un certificado de pesos y dimensiones fijado por el MTI, que se expedirá a nombre del propietario del vehículo, conforme a las características, requisitos y período de vigencia que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley, el cual deberá estar en correspondencia a las características estructurales de la red vial existente.

El MTI deberá ubicar básculas en todas las carreteras pavimentadas para verificar el cumplimiento de las capacidades expresadas en el certificado de pesos.

Artículo 26 En cualquier caso, la contratación de seguros a la carga declarada, corresponde al usuario. Los prestatarios del servicio de transporte de carga deberán

exigir para cada embarque, una carta de porte debidamente documentada a los dueños de la carga.

Artículo 27 Los prestatarios del servicio público de transporte de carga son responsables únicamente del traslado de bienes declarados por el usuario en las condiciones de aseguramiento que le fue entregada y de conformidad a lo convenido, sea verbal o en los documentos correspondientes. Los prestatarios no son responsables en el caso de evasión de impuestos por el traslado de bienes, debido a la falsificación de documentos o por datos falsos proporcionados por el usuario.

Artículo 28 Los prestatarios del servicio público de transporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufren los bienes, productos, mercaderías y animales que transporten, desde el momento en que recibe la carga hasta que le entregan a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

a) Por vicios ocultos de la carga o por embalaje defectuosos o inadecuados.

b) Falsas declaraciones o instrucciones del remitente o consignatario respecto de la carga.

c) Cuando el remitente declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía declarada.

d) Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de valor superior a la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga.

e) Caso fortuito o de fuerza mayor.

CAPÍTULO V
DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo 29 Transporte Escolar es el servicio público de transporte que prestan las personas jurídicas o naturales, públicas o privadas, de manera cotidiana o eventual con vehículos automotores cuyos pasajeros son estudiantes de todas las edades, tanto en su origen que es su domicilio y su destino que es el centro donde realizan estudios o viceversa, pudiendo ser una ruta urbana o interurbana.

También se considera transporte escolar aquel servicio que se presta con el objetivo de realizar excursiones de estudiantes a lugares históricos, culturales, turísticos, áreas protegidas, actividades o encuentros deportivos o científicos u otras actividades, cualquiera que sea el destino de los estudiantes, dentro o fuera del país.

Artículo 30 Los vehículos automotores que se destinen a la prestación del servicio público de transporte escolar, de conformidad a lo establecido en el Artículo anterior, deberán obtener la autorización correspondiente de parte del MTI para el caso de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

intermunicipal y de las alcaldías, en los intramunicipales.

Artículo 31 Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación del servicio de transporte escolar, sus conductores y ayudantes, deberán estar inscritos en un registro especial que para tal efecto llevará el Ministerio de Transporte e Infraestructura o las municipalidades, según el caso, en coordinación con la Policía Nacional.

Artículo 32 Son requisitos indispensables para ser conductor de vehículo de transporte escolar los siguientes:

1. Ser mayor de veintiún años y menor de 60 años.

2. No haber sido condenado por sentencia firme por delitos que ameriten penas más que correccionales.

3. No tener antecedentes de tránsito, que hagan constar que la licencia de conducir le haya sido suspendida.

4. Presentar la respectiva póliza de seguro de la licencia según la categoría.

5. Haber cursado sexto de grado de primaria.

6. Certificado de curso de primeros auxilios; y

7. No tener asuntos pendientes con la justicia penal.

Artículo 33 Los vehículos destinados para la prestación del servicio de transporte escolar, deberán cumplir con los requisitos siguientes:

1. Que las unidades no tengan una antigüedad mayor a los diez años, que pasen de forma satisfactoria las inspecciones y controles que realice la Policía Nacional, y el Ministerio de Transporte e Infraestructura o las alcaldías.

Se exceptúan de esta disposición aquellas unidades mayores de diez y menores de quince años que en la actualidad estén prestando este servicio de transporte escolar siempre que dichas unidades hayan pasado la revisión técnica de manera óptima.

2. Los vehículos automotores deberán contar con la respectiva póliza de seguro de cobertura para daños a terceros y póliza colectiva para estudiantes y profesores.

Artículo 34 Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte escolar, deberán disponer de las medidas de seguridad siguientes:

1. Las puertas deben prestar la debida seguridad ante un posible siniestro.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

2. Protección en las ventanas que proporcione a los usuarios la debida seguridad ante un posible siniestro.

3. Contar con salidas de emergencia debidamente identificadas y de fácil acceso a los usuarios.

4. Portar los extinguidores contra incendios en los sitios establecidos para tal fin y en perfecto estado.

5. Portar un botiquín de primeros auxilios.

Artículo 35 La revisión y chequeo técnico de las unidades destinadas a transporte escolar se efectuará semestralmente a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el proceso de revisión lo realizarán los centros calificados o autorizados por el MTI o las municipalidades. Esta revisión deberá realizarse sobre el estado mecánico y técnico de las unidades dedicadas a la prestación del servicio de transporte escolar; los vehículos que no pasen satisfactoriamente el chequeo técnico quedarán suspendidos hasta que sus dueños mejoren las condiciones técnicas y pasen en óptimas condiciones el nuevo chequeo técnico.

Artículo 36 Los vehículos automotores destinados a la prestación del servicio de transporte escolar, sean públicos o privados, deberán portar las identificaciones necesarias que para tal efecto determine la Policía Nacional a través de la Dirección General de Tránsito, de conformidad a la norma internacional.

Artículo 37 Los conductores de estas unidades de transporte deberán recibir cursos de capacitación en primeros auxilios para asistir a los estudiantes en caso necesario. El curso de primeros auxilios para los conductores deberá contar con la certificación del Ministerio de Salud a costo de los interesados.

Artículo 38 En todos los vehículos automotores destinados a la prestación del servicio de transporte escolar deberán de contar obligatoriamente con la presencia de un supervisor o inspector escolar, designado por la dirección del colegio o centro escolar.

En los casos en que se trate de buses escolares para niños con discapacidad, el colegio deberá nombrar a dos personas para que presten esta asistencia.

Artículo 39 En ningún caso se extenderá permiso provisional o permanente, de operaciones o licencias de conducir, a aquellas personas naturales o jurídicas, dedicadas a la prestación de servicios de transporte escolar mientras no cumplan los requisitos establecidos para tal fin.

CAPÍTULO VI
COMPETENCIA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 40 El Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), es el Ente Regulador del servicio público de transporte terrestre a nivel nacional. Los municipios tienen competencia en los casos establecidos en la presente Ley. En el caso de las Regiones Autónomas, el MTI debe coordinar los aspectos del transporte intermunicipal con base a lo dispuesto en el Artículo 8 de la Ley Nº. 28, Estatuto de la Autonomía de las Regiones de la Costa Caribe de Nicaragua.

Artículo 41 Autoridad Administrativa para Otorgar Concesiones y Permisos El Ministerio de Transporte e Infraestructura es la autoridad administrativa encargada de otorgar las concesiones y permisos en el servicio de transporte público y los Certificados de Pesos y Dimensiones en las siguientes modalidades:

1. Nivel Internacional;

2. Intermunicipal, que incluye taxis interlocales;

3. Transporte Turístico;

4. Transporte Escolar Intermunicipal; y

5. Transporte de Carga Pesada y/o Especializada, por medio del Departamento de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Vialidad.

Los vehículos automotores de placa o matrícula extranjera, deberán adquirir la boleta de pesaje de báscula en la delegación o puesto fronterizo por donde vaya a ingresar.

Artículo 42 Corresponde a las alcaldías el otorgamiento de concesiones y permisos en las siguientes modalidades:

a) Nivel intramunicipal: Urbano, suburbano, rural, taxis ruleteros, taxis de parada y otros.

b) Carga liviana y comercial.

c) Transporte especial: Escolar y cualquier otra modalidad de transporte de personal interurbano.

Los municipios enviarán informes trimestrales al MTI sobre la cantidad y tipo de concesiones y permisos aprobados, para actualizar el Registro Nacional de Concesionarios.

CAPÍTULO VII
ÓRGANOS AUXILIARES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 43 Para coadyuvar al fiel cumplimiento de la presente Ley a nivel nacional, créase el Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT). El Consejo Nacional de Transporte Terrestre es un organismo auxiliar de carácter participativo y consultivo, de la Dirección Superior del MTI, que propone y da seguimiento a las políticas del gobierno en el sector transporte. El Consejo Nacional de Transporte Terrestre que en lo sucesivo se denominará el CNTT tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones:

a) Proponer políticas, planes y estrategias para impulsar el desarrollo de la actividad del transporte.

b) Proponer la creación de leyes y reglamentos que modernicen la actividad del transporte.

c) Servir como instancia para el diálogo en los conflictos que surjan entre los diversos actores del sector transporte.

d) Servir como instancia de consulta si así lo estima a bien el Ministro del MTI en apelaciones por sanciones y cancelación de concesiones.

e) Opinar sobre los Planes Nacionales para el otorgamiento de nuevas concesiones a ser licitadas, las que serán propuestas en base a estudios técnicos elaborados por el MTI.

f) Conocer el Plan de Licitaciones Públicas para el otorgamiento de nuevas concesiones.

g) Opinar y realizar propuestas sobre el establecimiento y revisión de tarifas.

h) Elaborar su propio reglamento interno.

El CNTT se reunirá por lo menos una vez al mes. Podrá adoptar resoluciones por consenso, orientadas a apoyar la correcta aplicación de la presente Ley y el buen funcionamiento del transporte público.

Artículo 44 El Consejo Nacional del Transporte Terrestre (CNTT) estará integrado por:

a) El ministro del MTI, quien lo presidirá.

b) El ministro del trabajo, quien ejercerá funciones de vicepresidente.

c) El Jefe de Tránsito o su delegado.

d) El presidente de AMUNIC o su delegado.

e) El Director General de Transporte Terrestre del MTI.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

f) Un representante de los organismos de la sociedad civil, que represente a los usuarios y que sean electos mediante Asambleas Generales de las organizaciones legalmente constituidas.

g) Cuatro delegados de las organizaciones de transportistas, representativos de cada modalidad, electos mediante asambleas generales de las organizaciones legalmente constituidas.

Cada representante contará con su respectivo suplente, los cuales podrán asistir con derecho a voz en todas las sesiones.

Artículo 45 Para coadyuvar al fiel cumplimiento de la presente Ley, en cada municipio se creará corno órgano auxiliar consultivo, un Consejo Municipal de Transporte (CMT), que tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones:

a) Proponer políticas, planes y estrategias para impulsar el desarrollo de la actividad del transporte en la municipalidad.

b) Proponer la creación de Ordenanzas, Bandos y Acuerdos municipales que, dentro del marco general de la aplicación de la presente Ley, dinamicen la actividad del transporte en el municipio.

c) Servir como instancia de diálogo en los conflictos que surjan entre los diversos actores del transporte intrarnunicipal.

d) Servir como instancia de consulta si así lo estiman las autoridades municipales en caso de sanciones y cancelación de concesiones.

e) Opinar sobre los Planes Municipales para el otorgamiento de nuevas concesiones a ser licitadas.

f) Conocer el Plan de licitaciones públicas para el otorgamiento de nuevas concesiones.

g) Opinar y realizar propuestas sobre el establecimiento y revisión de tarifas.

h) Elaborar su propio Reglamento Interno.

El CMT podrá adoptar resoluciones por consenso, orientadas a apoyar la correcta aplicación de la presente Ley y el buen funcionamiento del transporte público intrarnunicipal.

Artículo 46 El Consejo Municipal de Transporte (CMT) estará conformado por:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

a) El alcalde de la municipalidad, quien ejercerá las funciones de Presidente.

b) El representante del MTI en el municipio, quien ejercerá las funciones de Vicepresidente.

c) El Jefe de la Seguridad de Tránsito de la localidad o su delegado.

d) El responsable de la oficina de transporte intrarnunicipal.

e) Un representante de los organismos de la sociedad civil, que represente a los usuarios.

f) Un delegado de las organizaciones gremiales del transporte a nivel municipal, representativos de cada modalidad, legalmente constituidas.

g) Los Presidentes de la Comisión Regional de Transporte de los Consejos Regionales Autónomos de la Costa Caribe de Nicaragua, en lo correspondiente a los CMT de la Regiones Autónomas de la Costa Caribe Nicaragüense.

Cada representante contará con su respectivo suplente, los cuales podrán asistir con derecho a voz en todas las sesiones.

CAPÍTULO VIII
DE LAS CONCESIONES

Artículo 47 Se establecen las siguientes definiciones:

Concesión de explotación del servicio público de transporte de pasajeros: Es el derecho que otorga el Estado a través del MTI o de las municipalidades, a una persona natural o jurídica, con carácter exclusivo para que trabaje una ruta en un tiempo y horario determinado.

Ruta: Es la vía usada regularmente dentro de la ciudad o entre dos localidades de distintos departamentos o de un mismo departamento por un automotor que tiene concesión.

Horario: Es el cuadro indicador de salida de un vehículo de uno y otro extremo de la Ruta en días señalados y en horas determinadas.

Itinerario: Es el cuadro indicador de los lugares en que deben pasar necesariamente los vehículos de una línea y de la hora de llegada y salida en cada una de estas paradas.

Artículo 48 Cualquier persona natural o jurídica, para explorar el servicio público de transporte de pasajeros, requerirá de una concesión otorgada por el Estado a través

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

del MTI o las municipalidades. Las empresas o cooperativas destinadas a prestar este servicio, son de servicio público, la concesión constituye un derecho de propiedad del concesionario de la cual no podrá ser desposeído sino de conformidad con la presente Ley, la concesión puede ser gravable, transferible, enajenable y heredable. Todo gravamen o enajenación de dicha concesión debe estar debidamente registrado en el Registro Nacional de Concesiones.

Artículo 49 Período de Validez de las Concesiones
Las Concesiones serán otorgadas por un período de veinte años prorrogables, serán obtenidas mediante licitación pública conforme las reglas establecidas en la presente Ley. En los casos de las personas jurídicas dedicadas al negocio del transporte, en cualquiera de las modalidades contempladas en la presente Ley, deberán estar inscritas en el Registro Mercantil y sujetas al principio de reciprocidad y los convenios de integración centroamericana.

Las empresas extranjeras de carga internacional para poder instalarse y operar en el país, deberán cumplir con los requisitos siguientes:

1. Que el 51 % del total de su capital sea propiedad de personas nicaragüense o sujetas al principio de reciprocidad y los convenios de integración centroamericana; y

2. Que el control efectivo y la dirección o gerencia de la empresa estén en manos de un nicaragüense.

Artículo 50 Estas concesiones se otorgarán conforme a las cuotas asignadas por el último Plan Nacional de Transporte. En los casos en que éste no haya sido elaborado, o sus cuotas hayan sido completadas, se requerirá para otorgar nuevas concesiones, que el MTI elabore la actualización del Plan Nacional, en el caso de los municipios deberán elaborar el Plan Municipal en concordancia con el Plan Nacional, el que será del conocimiento y aprobación del Concejo Municipal.

Artículo 51 Otorgamiento de Concesión por Medio de Licitación Pública
El otorgamiento de cualquier tipo de concesión, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y su Reglamento, deberá ser ofrecida únicamente por medio de licitación pública. Aquellas que se otorguen contraviniendo esta disposición quedarán sin valor ni efecto legal alguno, so pena de responsabilidad penal.

Le corresponde únicamente al Ministerio de Transporte e Infraestructura o las autoridades municipales, según sea el caso, hacer la convocatoria pública en donde se establecerán las bases y las condiciones del concurso. En todos los casos la convocatoria debe ser publicada por lo menos en tres ocasiones, con un intervalo de cinco días entre una y otra, en un diario de circulación nacional.

I. Se solicitará a los postulantes como mínimo la información siguiente:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

a) Datos generales, como nombre y apellidos, cédula de identidad ciudadana, nacionalidad, domicilio, número RUC y foto del solicitante, si se trata de una persona natural, así como la solvencia del pago de los impuestos respectivos;

b) Si se trata de una persona jurídica con fines de lucro, deberá presentar la escritura de Constitución y los Estatutos, debidamente inscritos en el Registro Mercantil correspondiente, así como la solvencia municipal y fiscal pertinente;

En el caso de cooperativas que son personas jurídicas sin fines de lucro, deberán presentar la Certificación de la autoridad competente, Estatuto y Reglamento Interno, según el caso;

c) Estado financiero del solicitante;

d) Certificado de antecedentes policiales y judiciales, salvo las personas jurídicas.

En el caso de las Empresas Cooperativas deberán presentar la Certificación correspondiente emitida por la autoridad competente.

II. La propuesta de oferta como elemento mínimo de la base de licitación deberá contener:

1) Garantía de la oferta; y

2) Estudio de Factibilidad, que entre otros aspectos deberá de contener la ruta donde se prestará el servicio, origen y destino, mapas, estaciones, terminales y estudio técnico.

III. Los precios bases para la concesión de Ruta serán los siguientes:

1.	Concesión de Ruta Internacional C$ 150,000.00
2.	Concesión de Transporte Turístico con Buses C$ 40,000.00
3.	Concesión de Ruta Intermunicipal para Buses C$ 40,000.00
4.	Concesión de Ruta Intramunicipales C$ 30,000.00
5.	Concesión de Transporte Turístico con microbuses C$ 25,000.00
6.	Concesión de Ruta Intermunicipal para microbuses con capacidad de 16 a 25 pasajeros C$ 20,000.00
7.	Concesión de Taxis, por Unidad C$ 12,000.00
8.	Concesión de Ruta Intermunicipal para microbuses con capacidad de 12 a 15 pasajeros C$ 10,000.00
9.	Concesión de Transporte Especial de Personal C$ 10,000.00
10.	Concesión de Moto taxis, por Unidad C$ 5,000.00

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

11.	Concesión de Transporte Especial Escolar Intramunicipal C$ 5,000.00
12.	Concesión de Transporte Especial Escolar Intramunicipal C$ 5,000.00
13.	Concesión de Ciclo Taxis por Unidad C$ 500.00

Se establece que las disposiciones anteriores, relativa a los precios de concesión de ruta, no afectará los derechos adquiridos por el servicio de trasporte selectivo y colectivo, sobre las concesiones.

Artículo 52 La falta de ofertas para hacerse cargo de un servicio o las ofertas incompletas a juicio del MTI o de las municipalidades, darán motivo a que se declare desierta la licitación y convoque las nuevas que sean necesarias, reajustando para ello las bases del concurso si fuere lo indicado.

Artículo 53 La concesión se formalizará bajo la forma de un contrato, que suscribirán los particulares con el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), o las municipalidades, en su caso. Este contrato se firmará en los formatos que para tal efecto se elaboren, previo pago del valor de la concesión establecida en la presente Ley.

Artículo 54 En cada contrato de concesión se indicará el plazo o tiempo de duración, los compromisos adquiridos por el Estado o las municipalidades, los deberes y derechos del concesionario, el número de kilómetros de la ruta o trayecto, especificación de las ciudades o pueblos por donde transitarán las unidades de transporte si fuere el caso, la cantidad de vehículos autorizados, el tipo de servicio, la modalidad o calidad del mismo, las condiciones que conducen a la suspensión o cancelación de la misma, según el caso.

Artículo 55 Todo concesionario deberá ajustarse a los términos de su concesión durante la vigencia de ella y la suspensión o cancelación procederá por las causales establecidas en la presente Ley.

Artículo 56 Concesión como Garantía En los casos en que la concesión sea aceptada como garantía por las instituciones bancarias o financieras, y en el proceso de hacer efectiva la garantía se declarase desierta la subasta pública judicial, por resolución del Juez, la concesión deberá de ser adjudicada en pago al acreedor; en estos casos le corresponderá al Ministerio de Transporte e Infraestructura o las autoridades municipales, según sea el caso, reasignar automáticamente los derechos sobre la misma concesión al nuevo adquirente que el Juez o la entidad bancaria lo determine, quien deberá cumplir con los requisitos para ser concesionario e incorporarlo al Registro Nacional de Concesionarios por la autoridad respectiva.

En ningún caso las transferencias de concesiones, cualquiera que sea su naturaleza, ocasiona nuevo cobro por el valor de la misma de parte de las autoridades competentes, salvo que ésta se encuentre vencida.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 57 Las personas naturales y jurídicas que hayan cedido los derechos sobre su contrato de concesión, serán borradas de las listas de concesionarios y no podrán participar en las licitaciones a realizarse en los próximos cinco años.

Artículo 58 Los plazos para la expiración de las concesiones para la explotación del transporte terrestre de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, será de 20 años. Estas se considerarán automáticamente renovadas previa solicitud y el pago del precio base y siempre que el concesionario haya cumplido cabalmente con la presente Ley y su Reglamento durante el período de explotación.

Artículo 59 Para mantener vigente el contrato de concesión de explotación de una ruta de transporte terrestre de pasajeros, el concesionario tendrá que cumplir con las siguientes obligaciones:

a) No cobrar más de la tarifa autorizada por el MTI.

b) Cubrir plenamente la Ruta especificada en la concesión y a respetar los itinerarios y horarios.

c) Darle mantenimiento a los vehículos para evitar su deterioro y retirar de circulación aquellas unidades de transporte que no prestan las condiciones mínimas de seguridad y comodidad para los usuarios.

d) Respetar las leyes de tránsito.

e) Cumplir con las resoluciones administrativas emitidas por el MTI o las municipalidades.

f) No transportar sustancias químicas o explosivas que pongan en riesgo la vida de los usuarios.

g) Cumplir con las disposiciones contempladas en la presente Ley.

Artículo 60 Los concesionarios del transporte tienen los siguientes derechos:

a) A ser tratados con respeto por las autoridades del MTI o las municipalidades, en el uso de sus derechos corno concesionario.

b) A utilizar todos los derechos y prerrogativas que le conceden la Constitución de Nicaragua y las Leyes de la República.

c) A presentar propuestas sobre corno mejor organizar el sistema de transporte.

d) A presentar quejas o peticiones, de manera individual o conjunta, ante las

autoridades del MTI o las municipalidades.

CAPÍTULO IX
CERTIFICADOS DE OPERACIÓN

Artículo 61 Una vez obtenida la concesión, cada vehículo o unidad de transporte de pasajeros que opere bajo cualquiera de las modalidades descritas en la presente Ley, deberá obtener un Certificado de Operación, el cual será renovado anualmente, previa solicitud ante la DGTT o la oficina de transporte municipal, según el caso; cuando surjan desperfectos en los vehículos y que requieran reparaciones mayores, las autoridades competentes podrán otorgar un permiso de hasta un máximo de seis meses, sin que esto ocasione la suspensión del certificado de operación, ni afecte la concesión; todo conforme lo dispuesto por la normativa elaborada por la autoridad competente.

Artículo 62 Las unidades de transporte de carga pesada y especializada deberán obtener el respectivo Certificado de Pesos y Dimensiones, el cual será renovado cada año. Esto será regulado de acuerdo al Artículo 7, numeral 3 de la Ley Creadora del Fondo de Mantenimiento Vial, quien será la encargada de otorgar y renovar cada año el respectivo Certificado.

Artículo 63 Para obtener un Certificado de Operación el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Presentar la solicitud de renovación durante los treinta (30) días antes de su vencimiento.

b) Fotocopia, autenticada por notario público, del contrato de concesión, conforme el Artículo 53 de la presente Ley, cuando es la primera vez que se solicita, en las renovaciones no será necesario.

c) Datos específicos de las unidades de transporte que prestará el servicio.

d) Certificado de Inspección Mecánica de cada una de las unidades, emitido por el MTI o las municipalidades o por las empresas especialmente autorizadas para tal efecto.

e) Póliza de Seguro Colectivo contra accidentes y de responsabilidad civil para responder por posibles daños y perjuicios contra terceras personas, el cual deberá renovarse anualmente, de acuerdo a lo establecido en la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, Capítulo IX.

f) Certificado de Control de Emisiones de gases contaminantes.

Si el vehículo cumple con los requisitos anteriormente mencionados, la DGTT o la delegación de transporte intrarnunicipal, sin dilación alguna renovará automáticamente

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

dicho Certificado de Operación en un plazo improrrogable y no mayor de treinta (30) días.

CAPÍTULO X
DE LAS TASAS POR SERVICIOS Y AUTORIZACIONES

Artículo 64 Aranceles por Servicios, Uso de Destino
El Ministerio de Transporte e Infraestructura y los Gobiernos Locales cobrarán por servicios prestados las tasas siguientes:

Tipo de servicio o autorización	Periodicidad	Valor
1. Permisos Provisionales	Según lo soliciten	C$ 100.00
2. Emisión de Constancias	Según lo solicite	C$ 100.00
3. Inspección técnico – mecánica	Según lo establece la Ley	C$ 150.00
4. Permisos para viajes especiales de pasajeros	Según lo soliciten	C$ 150.00
5. Certificados de pesos y dimensiones	Cada 5 años	C$ 2,500.00
6. Certificados de Operaciones para vehículos automotor de más de 25 pasajeros	Cada 5 años	C$ 2,500.00
7. Autorización de Unidades Emergentes	Anual	C$ 1,500.00
8. Reasignaciones	Según lo soliciten	C$ 1,500.00
9. Autorización de Unidades de Repuesto	Anual	C$ 1,500.00
10. Certificado de Operaciones para vehículos de menos de 8 toneladas, microbuses, taxis. Y otros de servicio público, sin pago de refrenda	Anual	C$ 500.00
Tipo de servicios o autorización	**Periodicidad**	**Valor**
11. Pago de refrenda de los Certificados de Operaciones de vehículos automotor de más de 25 pasajeros y el de Peso y Dimensiones	Anual	C$ 200.00
12. Pago de parqueo en fronteras, exceptuando a los automotores provenientes de los países miembros del Sistema de Integración Centroamericana	Por ingreso al país	C$ 100.00

Los permisos especiales para un solo vi aj e para el transporte de carga especializada serán otorgados según lo solicite el interesado, y se otorgarán previo análisis técnico realizado en función de resarcir el daño a la vía, el costo de estos permisos será de un

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

monto mínimo de tres mil córdobas y hasta un máximo de veinte mil córdobas, dependiendo del volumen sobre dimensionado o del peso que tenga el producto a transportar. Se exceptúa del pago de las multas únicamente aquella carga especial, equipo y maquinaria propiedad del Estado y de interés nacional.

Estos ingresos deberán estar reflejados en el Presupuesto General de la República o del presupuesto de los Municipios, según sea el caso.

El pago del arancel en concepto de capacitación por conductor será de C$ 150.00, el que debe de ser pagado a quien administre el Centro de Educación Vial y la Organización, Promoción, y Dirección de la Educación Vial para cubrir los gastos en que este incurre en la labor de capacitación, sin perjuicio de otros fondos que este pueda adquirir por medio de transferencias presupuestarias, donaciones o proyectos específicos.

Los vehículos automotores de placa o matrícula extranjera, deberán adquirir la Boleta de Pesaje en la delegación o puesto fronterizo por donde ingresen al país, caso contrario se rechazará su ingreso al país.

El 100% de los ingresos provenientes por los servicios establecidos en el Artículo 64, serán destinados para el Ministerio de Transporte e Infraestructura, quien es la autoridad competente para el desarrollo técnico y compra de básculas para el Sistema de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Vialidad y la Dirección General de Transporte Terrestre.

CAPÍTULO XI
TERMINALES DE PASAJEROS

Artículo 65 El MTI autorizará el diseño y plano de construcción de las terminales de pasajeros. Los municipios otorgarán el correspondiente permiso de construcción conforme las políticas de desarrollo urbano de cada localidad.

Artículo 66 Para la prestación del servicio de transporte público intramunicipal, deberán contar con terminales de origen y destino las cuales serán autorizadas por las municipalidades y deberán ser cómodas, higiénicas y seguras. La ruta de acceso a dichas terminales una vez que entren a la ciudad deberán ser definidas por cada municipio.

Artículo 67 Los edificios de las terminales de pasajeros deberán tener área techada, asientos de espera, servicios de venta de alimentos, teléfono público, sanitarios e instalaciones que brinden seguridad y confianza a los usuarios.

Artículo 68 Las terminales de pasajeros podrán ser construidas y administradas directamente por personas naturales o jurídicas, o por las municipalidades, a través de empresas municipales o mixtas, con participación de los particulares.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 69 Para construir o remodelar terminales de pasajeros a niveles internacionales el concesionario deberá contar, además con la autorización del Instituto Nicaragüense de Turismo.

Artículo 70 La explotación, operación y características de las terminales de pasajeros se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO XII
SERVICIOS AUXILIARES

Artículo 71 El MTI autorizará los centros de certificación de emisión de gases de los vehículos automotores, de acuerdo a la Ley respectiva y su Reglamento.

Artículo 72 El MTI autorizará la prestación del servicio de arrastre, que consiste en el conjunto de equipos y maniobras indispensables para enganchar a las grúas de tracción, las unidades motrices que estando sobre sus propias ruedas se encuentren imposibilitados para circular por sí mismos, con el objetivo de trasladarlos hasta el lugar que indique el usuario o la autoridad correspondiente. El autorizado deberá contar con instalaciones adecuadas para brindar el servicio.

Artículo 73 El MTI autorizará la prestación del servicio de salvamento, que consistirá en el conjunto de maniobras mecánicas o manuales para el rescate de vehículos accidentados hasta dejarlos sobre sus ruedas en la vía y trasladarlo hasta el lugar que indique el usuario o la autoridad correspondiente. El autorizado deberá contar con instalaciones y equipos adecuados para brindar el servicio.

Artículo 74 Los municipios autorizarán la prestación del servicio de depósito de vehículos, que consistirá en custodiar en un local supervisado por la Policía Nacional, los vehículos accidentados, descompuestos o retenidos por violación a las disposiciones legales. El autorizado deberá contar con instalaciones adecuadas para brindar el servicio.

Artículo 75 El MTI y los municipios podrán, por si mismos o por medio de empresas especializadas, llevar a cabo la supervisión técnica, inspección y el control de los vehículos en circulación, bajo el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normativas respectivas.

CAPÍTULO XIII
TARIFAS

Artículo 76 El MTI como Ente Regulador del Transporte dictará la normativa tarifaria del servicio público de transporte colectivo terrestre de pasajeros, válida para todo el territorio nacional, tomando en cuenta el tipo de servicio, la estructura de costos, la oferta y demanda, el deslizamiento de la moneda, aumento de los precios del petróleo

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

y su derivados, el índice de inflación, márgenes de utilidad y otros. Para tal efecto se utilizarán las fórmulas y/o procedimientos técnicos necesarios. El MTI o las municipalidades fijarán las tarifas de cada una en su ámbito y vigilarán y controlarán su cumplimiento.

Artículo 77 La tarifa del servicio selectivo de taxis ruleteros se regirá por el taxímetro, o en su ausencia, por un acuerdo entre las partes.

La escala de valores de los taxímetros serán definidas en la normativa que al efecto se elabore.

Artículo 78 Las tarifas podrán ser revisadas y/o modificadas periódicamente, previa solicitud escrita debidamente fundamentada de los concesionarios, o de las organizaciones de transportistas debidamente representadas ante el CNTT y los CTM. El MTI o las municipalidades resolverán y notificarán su resolución de las solicitudes en un plazo máximo de treinta días hábiles.

Artículo 79 Las tarifas deberán ser publicadas en los diarios de circulación nacional, para mayor información de los usuarios, por lo menos siete días antes de entrar en vigencia, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Los concesionarios del servicio público terrestre de pasajeros, están obligados a mostrar en el interior de sus unidades y en lugar visible, lo siguiente: a) las tarifas autorizadas por el MTI o por los municipios en su caso; b) la identificación de la unidad que presta el servicio por el Número de Concesión; y c) el nombre del conductor.

CAPÍTULO XIV
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 80 Habiendo recibido denuncias de los usuarios, el MTI o los municipios requerirán a los concesionarios que rindan informes sobre el desempeño de sus funciones como prestador del servicio, con el objetivo de evaluar el cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión.

Los procedimientos para solicitar dichos informes se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 81 El MTI o los municipios realizarán inspecciones periódicas a los vehículos destinados al transporte público, para verificar si se ajustan a los requisitos de operación con los márgenes de seguridad, comodidad e higiene, que establece esta Ley y su Reglamento. De igual manera, deberán vigilar, en coordinación con la Policía Nacional, que todo vehículo al servicio del transporte público terrestre porte su certificado de control de emisiones vigente, en el sentido que su motor no emita niveles de gases contaminantes que exceda los límites permisibles, garantizando así la preservación del medio ambiente.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 82 Las inspecciones se realizarán en días y horas hábiles por inspectores autorizados que exhiban identificación vigente y la respectiva orden de inspección, en la que se especifique las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de garantizar. Los concesionarios y prestatarios están obligados a proporcionar todos los datos e informes que le sean requeridos y permitir el acceso a sus oficinas o instalaciones para cumplir su cometido. La información que proporcionen tendrá carácter confidencial.

CAPÍTULO XV
SANCIONES

Artículo 83 Facultades legales para imponer amonestaciones, multas, suspensiones, o cancelaciones de concesiones
El Ministerio de Transporte e Infraestructura y los Gobiernos Municipales, según sea el caso, tienen las facultades legales necesarias para imponer amonestaciones, multas, suspensiones, o cancelar definitivamente las concesiones del servicio del transporte público y de los Certificados de Pesos y Dimensiones del transporte terrestre de carga, por las infracciones que cometan las personas, sean naturales o jurídicas.

Artículo 84 Las infracciones a la presente Ley, su Reglamento o las normativas técnicas, serán clasificadas en la siguiente forma:

a) **Falta Leve:** Cuando por acciones u omisiones se violenten las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento o normativas técnicas, pero no se ponga en peligro la vida y bienes de los usuarios.

b) **Falta Grave:** Cuando por acciones u omisiones se violenten las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento o normativas técnicas y como resultado se pongan en peligro la vida y bienes de los usuarios.

También constituye falta grave la alteración de la tarifa aprobada, cuando se perjudique con ello a los usuarios.

c) **Falta muy grave:** Cuando por acción u omisión negligente por causa del concesionario o prestatario, se cause la muerte, lesiones graves o daños irreparables a los usuarios del servicio.

Esta clasificación es a efectos de tomar medidas administrativas, sin perjuicio de las responsabilidades penales que procedan por los delitos cometidos.

Artículo 85 Al imponer las sanciones, el MTI y los municipios deberán considerar:

a) La gravedad de la infracción.

b) La reincidencia.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

c) Los daños causados.

Artículo 86 Las sanciones administrativas podrán ser:

a) Si se trata de una falta leve: Una amonestación por escrito.
b) Si se trata de la reincidencia de una falta leve: Se establecerá una multa o sanción económica, por un valor de cien a trescientos córdobas.

c) Si se trata de una falta grave: Suspensión temporal del Certificado de Operación de la unidad infractora por un período no mayor de 3 meses.

d) Si se trata de reincidencias graves: El órgano competente consultará el caso con el Consejo Nacional del Transporte Terrestre, o la Comisión de Transporte Intramunicipal, según el caso, con el objetivo de resolver sobre la solicitud suspensión o de cancelación.

Los procedimientos para las amonestaciones, la comprobación de las faltas, la escala de multas y tiempo de suspensión de los certificados de operación, o de la concesión, deberán ser escalonados y motivados por lo autoridades competente deberán ser desarrollados en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 87 A partir de la fecha en que se fijó la multa, el concesionario dispondrá de un plazo de treinta días calendario para cubrirla, así como los gastos a que hubiere lugar.

Artículo 88 Las personas no autorizadas no podrán prestar el servicio de transporte público terrestre en ninguna de sus modalidades.

CAPÍTULO XVI
DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 89 Podrán interponer Recursos Administrativos todas aquellas personas que se consideren perjudicados por los actos o resoluciones emanados por el MTI sobre los aspectos regulados por la presente Ley. Los Recursos serán resueltos de conformidad con el Capítulo IV de 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.

Artículo 90 Podrán interponer Recursos Administrativos aquellas personas que se consideren perjudicadas por los actos o resoluciones emanados por las municipalidades sobre los aspectos regulados por la presente Ley, los que serán resueltos de conformidad a lo establecido en el Título IV DE LAS RELACIONES INTERADMINISTRATIVAS Y DE LOS RECURSOS, Capitulo Único, de las leyes 40 y 261, Reformas e Incorporaciones a la Ley Nº. 40, Ley de Municipios, publicada en La

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Gaceta Diario Oficial Nº. 162 del 20 de agosto de 1997.

CAPÍTULO XVII
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 91 Todas aquellas personas naturales o jurídicas que trabajaron con permisos de operación, permisos temporales o permisos provisionales, otorgados por las autoridades competentes al once de mayo del dos mil uno, siempre que no lo hayan cedido o vendido; por imperio de esta Ley se convierten automáticamente en concesionarios del transporte terrestre de pasajeros y tendrán seis meses de plazo para realizar los trámites y llenar las formalidades correspondientes ante el MTI, o las municipalidades, las que finalizarán con la firma del contrato de concesión. Los concesionarios por esta vez, no pagarán el valor del contrato de concesión contemplado en el Artículo 51 de la presente Ley.

Artículo 92 Todas aquellas personas naturales o jurídicas que hayan operado en virtud de que se les otorgó su permiso de operación o permiso temporal, durante el período comprendido del 12 de mayo al 31 diciembre del 2001; siempre y cuando su ruta y horario no afecten los horarios o itinerarios de los transportistas que operaban antes de la moratoria, por imperio de esta Ley gozarán de los beneficios establecidos en el Artículo anterior. Los que afecten o lesionen los itinerarios de los transportistas anteriores, el MTI deberá reasignarles nuevas rutas y/o itinerarios en un plazo no menor de tres meses.

El MTI será el encargado de hacer las evaluaciones pertinentes en cada caso, referidas a las concesiones que se contemplan en el presente Artículo; en un plazo no mayor de sesenta días. Esta revisión se hará a solicitud de los transportistas, cuando estos lo demanden.

Toda concesión otorgada después del 31 de diciembre del 2001, no gozarán del beneficio otorgado por la presente Ley y deberán iniciar los trámites ante el MTI, conforme lo establecido en la presente Ley y pagar el valor de la concesión.

Las concesiones del sector transporte en cualquiera de sus modalidades, que se mantengan canceladas por el MTI, al no ser contemplados en el Artículo 91 y en el párrafo primero del Artículo 92 de la presente Ley, no podrán ser asignadas nuevamente, sino mediatamente el procedimiento de licitación establecido en la presente Ley.

Las municipalidades, deberán hacer la revisión de los casos de suspensión o cancelación de los permisos o licencias de operación del sector selectivo, y se pronunciarán al respecto en un período no mayor de seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, una vez concluido el proceso deberán informar a la Asamblea Nacional sobre cada uno de los casos, los que deberán estar debidamente fundamentados. Las concesiones del sector selectivo que se mantengan canceladas

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

no pueden ser reasignadas nuevamente, sino por el procedimiento de licitación establecido en la presente Ley.

Las concesiones otorgadas por las municipalidades a la fecha en el sector urbano colectivo gozarán, del beneficio otorgado en el Artículo 92 de la presente Ley.

CAPÍTULO XVIII
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 93 Las unidades que al momento de entrar en vigencia la presente Ley tengan más de diez años de funcionamiento, deberán someterse a una inspección técnico-mecánica, en los talleres autorizados por el MTI, que incluirá parámetros de calidad y eficiencia, adecuada presentación, condiciones de higiene y seguridad para los usuarios.

Sí estos talleres deniegan el certificado de inspección técnico-mecánica, deberán indicar con precisión qué partes de la unidad deben ser refaccionadas, teniendo el concesionario un plazo máximo de seis meses para hacerlo. Mientras tanto, dichas unidades no podrán seguir operando. Si no cumplen con lo anterior, las unidades serán sacadas de circulación.

Artículo 94 Importación de vehículos automotores usados
Para contribuir al proceso de modernización del parque vehicular destinado al transporte terrestre de pasajeros, al inicio de operaciones se autorizará únicamente el ingreso de vehículos automotores usados para el transporte de pasajeros con diez años o menos, se exceptúan de esta disposición los vehículos y remolques de todo tipo para el transporte de carga, maquinaria y equipo de construcción y donaciones para fines de entidades de auxilio humanitario. Se considerará como año de fabricación, aquel en que el fabricante certifique la refracción total del vehículo.

La importación de todos los vehículos automotores usados que ingresen al territorio nacional, deberán presentar ante las autoridades de la Dirección General de Servicios Aduaneros el certificado de fabricación o refacción del vehículo y tramitarán el correspondiente Certificado de Emisión de Gases, caso contrario, los importadores a su costa, deberán reexportar dichos vehículos al lugar de origen.

La Dirección General de Servicios Aduaneros extenderá un permiso especial para que el vehículo automotor pueda efectuar la prueba de Emisión de Gases.

En los casos de la importación de vehículos automotores para el servicio de transporte selectivo solamente se autorizarán vehículos de hasta 1600 cc.

Artículo 95 Todos los vehículos extranjeros que ingresen al territorio nacional deberán comprar una Póliza de Seguros para responder por accidentes y responsabilidad civil ante terceros, conforme lo establecido en la Ley para el Régimen de Circulación

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Artículo 96 En las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, los Consejos Regionales de Trasporte (CRT), que han estado funcionando como instancias de coordinación y consulta, continuarán operando con estas funciones. Los CRT no tendrán capacidad de dar concesiones.

Artículo 97 Se reforma lo establecido en la Ley de Equidad Fiscal, Artículo 112, párrafo primero con relación a limitación a la importación de vehículos, estableciéndose que solamente se podrán importar vehículos de hasta 10 años de uso para el caso de los vehículos automotores de uso privado.

Artículo 98 La presente Ley deroga las siguientes disposiciones:

a) La Ley Reglamentaria para la Emisión y Obtención de las licencias de Funcionamiento en el Transporte Terrestre, o Decreto Nº. 1140, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 280 del treinta de noviembre del año mil novecientos ochenta y dos.

b) La Ley de Reforma a la Ley Reglamentaria para la Emisión y Obtención de las Licencias de Funcionamiento en el Transporte Terrestre, Ley Nº. 3 81 publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 48 del ocho de marzo del dos mil uno.

c) La Ley General de Transporte, o Decreto Nº. 164, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 34 del diecisiete de febrero del año mil novecientos ochenta y seis.

d) La Ley de la Empresa Nacional de Termínales de Transporte Terrestre, Decreto Nº. 712, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 94 del lunes 4 de mayo de 1981.

e) El Decreto Nº. 1331 creador del Consejo Nacional de Transporte publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 129 del 12 de junio de 1967.

f) El Decreto Nº. 105-2000 Creador del Consejo Nacional de Transporte Terrestre, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 196 del 17 de octubre del 2000.

g) Decreto Nº. 52-2001 suspensión de Otorgamiento de Concesiones publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 88 del 11 de mayo del 2001.

Artículo 99 Una vez aprobada la presente Ley cualquier incumplimiento por parte del MTI, en alguno de los términos señalados, el afectado, sin necesidad de agotar la vía administrativa, podrá recurrir a la vía judicial.

Artículo 100 La presente Ley será reglamentada por el Presidente de la República, en el plazo establecido en la Constitución Política.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 101 La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en cualquier medio de publicación nacional, sin perjuicio de su posterior publicación La Gaceta, Diario Oficial.

Dada en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional a los dos días del mes de marzo del año dos mil cinco. **RENE NÚÑEZ TÉLLEZ,** Presidente de la Asamblea Nacional. **MARIA AUXILIADORA ALEMAN ZEAS,** Secretaria de la Asamblea Nacional.

Por tanto: Téngase como Ley de la República. Publíquese y Ejecútese. Managua, trece de abril del año dos mil cinco. **ENRIQUE BOLAÑOS GEYER,** Presidente de la República de Nicaragua.

NOTA DE CONSOLIDACIÓN. Este texto contiene incorporadas las modificaciones producidas por: 1. Ley Nº. 616, Ley de Reforma a la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 84 del 7 de mayo de 2007; 2. Fe de Erratas s/n, Fe de Erratas de la Ley Nº. 616, Ley de Reforma a la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 154 del 14 de agosto de 2007; 3. Ley Nº. 854, Ley de Reforma Parcial a la Constitución Política de la República de Nicaragua, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 26 del 10 de febrero de 2014; y 4. Sentencia Nº. 1, Sentencia de la Corte Suprema de Justicia declarando la Inconstitucionalidad Parcial de la Ley Nº. 616, Ley de Reformas a la Ley Nº. 524 Ley General de Transporte Terrestre de las 08:30 a.m. del dos de marzo de dos mil dieciséis.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte. **Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ASAMBLEA NACIONAL

Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte

El presente texto contiene incorporadas todas sus modificaciones consolidadas al 2 de septiembre de 2020, de la Ley Nº. 595, Ley General de Aeronáutica Civil, aprobada el 03 de agosto de 2006 y publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 193 del 5 de octubre de 2006, y se ordena su publicación en La Gaceta, Diario Oficial, conforme la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 del 25 de octubre de 2017 y la Ley Nº. 1036, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, aprobada el 2 de septiembre de 2020.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Ley N°. 595

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

Hace saber al pueblo nicaragüense que:

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA 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 do sus facultades;

HA DICTADO

La siguiente:

LEY GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

TÍTULO I
AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO ÚNICO

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 Objeto
La presente Ley tiene por objeto regular las actividades de aeronáutica civil; a fin de hacer que la navegación área 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 Artículo 10 de la Constitución Política.

Artículo 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. (Artículo 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. (Artículo 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 TRÁNSITO 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

8. Las disposiciones del Código de Comercio, en lo pertinente.

9. Las disposiciones del Código Civil, en lo pertinente.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO II
AUTORIDAD AERONÁUTICA

CAPÍTULO I
DEL INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

Artículo 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 de la Presidencia de la República. La Dirección Superior del INAC estará conformada por un Director General y un Subdirector General. Además, contará con 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.

Artículo 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. Dar cumplimiento a las recomendaciones de los informes de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, ocurridos en el territorio nacional o fuera del mismo, si le es permitido, cuando resultaren siniestrados pasajeros o aeronaves de nacionalidad nicaragüenses.

7. Presidir en coordinación con otras instancias pertinentes, las actividades de búsqueda, salvamento y rescate de pasajeros y 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 cuales 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 Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

19. Aprobar, mantener actualizada y publicar la regulación técnica de la gestión de la seguridad operacional, en armonía con las Normas de OACI, como Institución encargada de la implementación, mantenimiento y la mejora del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) en todo el sistema de Aviación, pudiendo dictar normativas o regulaciones técnicas aeronáuticas, así como delegar en su personal la supervisión de la seguridad operacional de acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos, estableciendo regulaciones o normas y políticas para garantizar la protección de las fuentes de información obtenidas a partir del sistema de notificación voluntaria y confidencial, así como configurar mecanismos y procedimientos para recopilar y analizar datos de sucesos con notificación obligatoria. Y promover el intercambio de información con otros Estados.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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 auditoría 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 Artículo 53.

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

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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 TÍTULO XIII.

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

9. Dictar los reglamentos internos y de Organización del INAC.

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

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

CAPÍTULO II
DEL CONSEJO DIRECTIVO
Derogado.

Artículo 15 Atribuciones y funciones del Consejo Directivo del INAC
Derogado.

Artículo 16 Composición
Derogado.

CAPÍTULO III
DIRECTOR Y SUBDIRECTOR

Artículo 17 Director General, nombramiento, atribuciones y funciones
El INAC estará a cargo de un Director General quien será nombrado por el Presidente de la República 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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. Dar cumplimiento a las recomendaciones de los informes de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, ocurridos en el territorio nacional o fuera del mismo, si le es permitido, cuando resultaren siniestrados pasajeros o aeronaves de nacionalidad nicaragüenses.
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 Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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 al Presidente de la República.

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 Presidente de la República.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

25. Aplicar las sanciones contempladas en esta Ley, particularmente las que deriven de las infracciones consignadas en el TÍTULO 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. Aprobar, mantener actualizada y publicar la regulación técnica de la gestión de la seguridad operacional, en armonía con las Normas de OACI, como ejecutivo responsable de la implementación, mantenimiento y la mejora del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) en todo el sistema de Aviación, pudiendo dictar normativas o regulaciones técnicas aeronáuticas, así como delegar en su personal la supervisión de la seguridad operacional de acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos, estableciendo regulaciones o normas y políticas para garantizar la protección de las fuentes de información obtenidas a partir del sistema de notificación voluntaria y confidencial, así como configurar mecanismos y procedimientos para recopilar y analizar datos de sucesos con notificación obligatoria y promover el intercambio de información con otros Estados.

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

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 19 Nombramiento del Subdirector General y Dirección ad-interim
El INAC, contará con un Subdirector General, nombrado por el Presidente de la República, quien deberá reunir los mismos requisitos exigidos para el Director General.

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-interim la persona que designe el Presidente de la República.

TÍTULO III
DE LA CIRCULACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 cuales 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO II
DEL CONTROL Y PROTECCIÓN AL VUELO

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 aun cuando el aterrizaje de emergencia se haga en aeródromos o zonas bajo autoridad militar, sin perjuicio de las verificaciones que se entiendan necesarias efectuar.

Artículo 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.

Artículo 33 La circulación de helicópteros

Se faculta instituir alrededor de los aeródromos, zonas provistas de helisuperficies, en las cuales 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 abordo 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 que aeronaves pueden ser dispensadas de este requisito.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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. Cualquier otro que puedan establecer las regulaciones técnicas.

Artículo 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 abordo 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 abordo. A requerimiento de los interesados, el explotador de la aeronave deberá otorgar copias de estas anotaciones.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO IV
DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 de indemnización. Las edificaciones que fuere necesario eliminar o demoler por constituir obstáculos a la navegación aérea, a su señalamiento y balizaje, serán compensadas.

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO II
CLASIFICACIÓN Y CONCESIONES

Artículo 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 solo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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 Nº. 169 y su Reforma, Ley Nº. 204.

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

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO V
DE LAS AERONAVES

CAPÍTULO I
CONCEPTO, CLASIFICACIÓN Y CONDICIONES

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 su 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.

CAPÍTULO II
REGISTRO AERONÁUTICO

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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 matricula originaria de la aeronave.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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 anotarán las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones.

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

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

a) Las matriculas 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 ex1Jan esta Ley o sus reglamentos.

Artículo 64 Inscripción facultativa de las aeronaves
Las personas de que tratan los numerales 1 y 2 del Artículo 68 de esta 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 registra! y procederá a otorgar la matrícula con carácter definitivo.

Artículo 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.

CAPÍTULO III
EXPLOTACIÓN DE AERONAVES

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

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

Artículo 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 vi aj e o una serie de vi aj es, para un número de kilómetros a recorrer, o para un cierto

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

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

Artículo 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.

Artículo 78 Transferencia
Cuando una aeronave con matricula 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO IV
GRAVÁMENES SOBRE AERONAVES

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO V
MANTENIMIENTO Y ABANDONO DE AERONAVES

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 88 Abandono de aeronave

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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 Público 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 banderas nacionales 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO VI
DEL PERSONAL AERONÁUTICO

CAPÍTULO I
CLASIFICACIÓN Y CONDICIONES

Artículo 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.

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

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO II
DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE

Artículo 102 Edad para el Ejercicio de la Profesión
Los pilotos con Licencia de Transporte, línea Área 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 Área, 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 abordo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO III
DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AÉREOS

Artículo 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 117 Obligaciones de los Controladores de Tránsito Aéreo
Son obligaciones de los controladores de tránsito aéreo las siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

1. Portar la respectiva licencia que los acredita como controlador de tránsito aéreo actualizada, así como su respectivo certificado médico. Estas 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.

Artículo 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.

TÍTULO VII
DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 1mciac10n 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.

Artículo 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 Certificado de Explotador Aéreo o Autorizaciones, los que por Acuerdo del INAC quedarán cancelados de no iniciarse las operaciones en dicho plazo.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 131 Modificación de los Certificados de Explotador Aéreo y Autorizaciones

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

CAPÍTULO II
CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

Artículo 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.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

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

Artículo 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.

CAPÍTULO IV
CONTRATO DE TRANSPORTACIÓN AÉREA

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 vi aj e 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.

Artículo 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.

Artículo 147 Derecho del pasajero a rescindir el contrato
El pasajero tendrá derecho a rescindir el contrato de transporte, pero deberá

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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 reembolsar al usuario o consumidor el valor íntegro del pasaje, sin perjuicio de las indemnizaciones que al respecto procedan.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

8. Valor declarado de las mercaderías.

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

Artículo 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.

Artículo 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 abordo, o que no cumpla con las exigencias legales y regulaciones técnicas relativas a su embalaje, documentación y permisos especiales requeridos.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 aprobadas 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO V
COOPERACIÓN COMERCIAL Y CÓDIGO COMPARTIDO

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

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO VI
DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Artículo 165 Sistema Computarizado de Reserva
El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO VIII
OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPITULO I
TRABAJOS AÉREOS

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO II
AERONÁUTICA CIVIL NO COMERCIAL

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO IX
DE LA RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 extra contractual.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 196 Plazos para resarcirse
En caso de avería, extravío, o destrucción total o parcial tanto de equipaje registrado corno 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.

Artículo 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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

c) Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquellos 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.

Artículo 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%).

Artículo 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.

Artículo 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.

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

Artículo 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.

CAPÍTULO II
UNIDADES DE CUENTA Y LIMITES INDEMNIZATORIOS

Artículo 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.

Artículo 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%).

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

CAPÍTULO III
DAÑOS A TERCEROS Y RESPONSABILIDAD EN LA COLISIÓN

Artículo 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.

Artículo 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO IV
TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

CAPÍTULO V
RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE TRANSITO AÉREO (OTA)

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

CAPÍTULO VI
COMPETENCIA JUDICIAL

Artículo 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.

TÍTULO X
DE LOS SEGUROS
CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 221 Seguros Aeronáuticos
Los seguros aeronáuticos tendrán por objeto cubrir los riesgos propios de la aeronavegación, que puedan afectar a la aeronave, personal aeronavegante,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO XI
BÚSQUEDA, SALVAMENTO Y RESCATE, E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

CAPÍTULO I
DE LA BÚSQUEDA, SALVAMENTO Y RESCATE

Artículo 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.

Artículo 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 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.

Artículo 234 De los gastos
Los gastos que se originen de las investigaciones, búsqueda, asistencia y rescate de las víctimas o de sus bienes, serán por cuenta del operador o poseedor de la aeronave, para lo cual deberán estar incluidos en las pólizas de seguro de las aeronaves.

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.

CAPÍTULO II
DE LA AGENCIA NICARAGÜENSE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Artículo 235 De la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes Crease la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, como un ente técnico y especializado con el objeto de dar cumplimiento a las Normas Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como las aplicables a las actividades previstas en la presente Ley, con el fin de que en las investigaciones no se determine la culpa o responsabilidad, sino las causas probables del accidente. El coordinador de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, será nombrado por el Presidente de la República y tendrá a su cargo la representación legal de la Agencia.

El patrimonio de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, estará integrado por:

a) El 12% de los ingresos netos percibidos en el INAC, por derecho de uso de terminal del Aeropuerto Internacional;

b) Las donaciones nacionales o internacionales, sea en dinero o especie;

c) Los bienes inmuebles, muebles, valores o derechos que comprendan la infraestructura requerida para el cumplimiento de sus funciones de la Agencia

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes; y

d) El cobro de los gastos de las investigaciones de accidentes.

Mientras se conforma la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, de manera transitoria, el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil INAC estará en cumplimiento al Anexo 13 de la OACI.

Artículo 235 *bis* **Funciones y Atribuciones de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes**
La Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes tendrá las funciones siguientes:

1. Coordinar, administrar e investigar técnicamente todos los accidentes e incidentes de aeronaves en Nicaragua;

2. 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; realizando las recomendaciones de seguridad ante el Presidente de la República.

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

3. Comunicar al Presidente de la República el resultado de las investigaciones que realice, con el objeto de que las conclusiones y recomendaciones de seguridad que surjan puedan ser superadas para prevenir futuros accidentes e incidentes;

4. Dictar, aprobar, mantener actualizada y publicar la regulación técnica de Investigación de accidentes en armonía con las normas de OACI;

5. Suscribir convenios, nacionales e internacionales;

6. Administrar y ejecutar su presupuesto;

7. Dictar manuales de funcionamiento interno, con el apoyo de personal técnico especializado nacional o extranjero;

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

9. Delegar cualquier facultad o deber asignado a cualquier organización internacional o persona de derecho privado debidamente calificada, la investigación, supervisión y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

revisión total o parcial de la investigación de accidentes;

10. Delegar en su personal, funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, lugar del siniestro, aeronaves, instalaciones y documentos que sean requeridos para la Investigación;

11. Utilizar, cuando proceda, los servicios, el equipo, el personal y las instalaciones de las Instituciones del Gobierno de Nicaragua;

12. Las demás atribuciones y funciones que le faculte la presente Ley.

La Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, será miembro del organismo Regional de Investigación de accidentes e incidentes.

Artículo 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 Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes o a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar para que ésta última le informe a la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, 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 del coordinador de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes.

La intervención de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes 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 de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes.

Artículo 237 Obligación de declaración
Toda persona está obligada a declarar ante la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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.

Artículo 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 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 la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

Artículo 239 Comisión de Investigación
Derogado.

CAPÍTULO III
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

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

CAPÍTULO I
DEL MEDIO AMBIENTE

Artículo 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO II
DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS

Artículo 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.

Artículo 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 página 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.

Artículo 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.

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

CAPÍTULO I
INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 253 Pilotaje sin calificaciones
Será sancionado con multa administrativa que refiere el Artículo 249 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 test 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.

Artículo 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 cualquiera 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.

CAPÍTULO II
ROL DE LAS AUTORIDADES EN LOS CASOS DE ACTOS ILÍCITOS COMETIDOS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

A BORDO DE AERONAVES O CONTRA LA AVIACION CIVIL

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO XIV
DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 261 Recursos Administrativos
Los recursos administrativos que tienen derecho las personas que se sienten 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 Director General de conformidad con lo estipulado en el Artículo 17 numeral 28 de la Ley Nº. 595, "Ley General de Aeronáutica Civil".

TÍTULO XV

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS, DEROGATORIAS Y VIGENCIA

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 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.

Artículo 263 El INAC, en coordinación con el Ejército 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.

Artículo 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.

CAPÍTULO II
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 265 Mecanismos de transición institucional
Sin vigencia.

Artículo 266 Regulaciones para el Traspaso
Sin vigencia.

Artículo 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.

CAPÍTULO III
DISPOSICIONES DEROGATORIAS Y VIGENCIA

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

1. Decreto Nº. 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Gaceta, Diario Oficial Nº. 200 del 3 de septiembre de 1957. Decreto Nº. 576, Reforma al Código de Aviación Civil, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 89 del 24 de abril de 1961.

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

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

7. Decreto Nº. 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 de abril de 1982.

8. Decreto Nº. 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 31 de Artículo 178; Artículos 182, 183, 184 y 185, Sección 2, Dirección General de Aeronáutica Civil (inclusive), del Capítulo 8; del Decreto Nº. 118-2001, Reformas e Incorporaciones al Reglamento de la Ley Nº. 290; 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.

Artículo 269 Normativa Técnica Administrativa
Sin vigencia.

Artículo 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. **RENÉ NÚÑEZ TÉLLEZ,** Presidente por la Ley, Asamblea Nacional. **MARÍA AUXILIADORA ALEMÁN Z.,** Primer

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Secretaria de la Asamblea Nacional.

Por tanto: Téngase como Ley de la República. Publíquese y Ejecútese. Managua, veintinueve de septiembre del año dos mil seis. **ENRIQUE BOLAÑOS GEYER,** Presidente de la República de Nicaragua.

NOTA DE CONSOLIDACIÓN. Este texto contiene incorporadas las modificaciones producidas por la Ley Nº. 988, Ley de Reformas y Adiciones a la Ley Nº. 595, Ley General de Aeronáutica Civil, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 47 del 8 de marzo de 2019.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte. **Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ASAMBLEA NACIONAL

Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte El presente texto contiene incorporadas todas sus modificaciones consolidadas al 2 de septiembre de 2020, de la Ley Nº. 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, aprobada el 14 de mayo de 2013 y publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 92 del 21 de mayo de 2013, y se ordena su publicación en La Gaceta, Diario Oficial, conforme la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 del 25 de octubre de 2017 y la Ley Nº. 103 6, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, aprobada el 2 de septiembre de 2020.

LEY GENERAL DE PUERTOS DE NICARAGUA

LEY Nº. 838

El Presidente de la República de Nicaragua

A sus habitantes, Sabed:

Que,

LA ASAMBLEA NACIONAL

I

Que la Constitución Política de la República de Nicaragua, establece que el territorio nacional es el comprendido entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico y las Repúblicas

de Honduras y Costa Rica. La soberanía, jurisdicción y derechos de Nicaragua se extienden a las islas, cayos y bancos adyacentes, así como a las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva y el espacio aéreo correspondiente, de conformidad con la ley y las normas de Derecho Internacional.

II

Que el sistema económico de Nicaragua se fundamenta en el principio de eficiencia y justicia social, en la producción y distribución de la riqueza y del ingreso nacional; así como en la coexistencia armónica de los factores de la producción que hagan posible la dignificación del trabajo como fuente principal de la riqueza y como medio de realización de la persona humana.

III

Que el Gobierno de la República de Nicaragua, está comprometido a impulsar el desarrollo económico, social y turístico de la nación, teniendo por finalidad principal mejorar la calidad de vida de la población, en una forma sostenible, creando condiciones favorables en beneficio de los nicaragüenses.

IV

Que los mecanismos de gestión pública propios de un Estado eficaz, deben ajustarse a las exigencias del nuevo entorno, fundamentado en la publicidad, la transparencia, la sana complementariedad y la igualdad, así como la incorporación de todos los medios de la tecnología moderna, con el propósito de actualizar y dar confiabilidad a los procesos de transformación y desarrollo del Estado.

V

Que el Estado en ejercicio de su soberanía y en el mejor interés público se propone implementar un nuevo modelo portuario, que incorpore la energía de la inversión pública nacional, regional, municipal, y comunal, o privada nacional o extranjera, actuando dichos inversionistas como socios y catalizadores, con las debidas garantías de Ley. El Estado garantizará los derechos de los pobladores de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, de conformidad con la Constitución Política de la República de Nicaragua, Ley Nº. 28, "Estatuto de Autonomía de las Regiones de la Costa Caribe de Nicaragua", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 238 del 30 de octubre de 1987 y Ley Nº. 445, "Ley del Régimen de Propiedad Comunal de los Pueblos Indígenas y las Comunidades Étnicas de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe de Nicaragua y de los Ríos Bocay, Coco, Indio y Maíz", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 16 del 23 de enero de 2003.

VI

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Que es importante fijar incentivos que mejoren el interés de los diferentes sectores nacionales y extranjeros; estableciendo un régimen moderno sobre las zonas de apoyo logísticos y los operadores, concesionarios, arrendatarios, participantes de sociedades mixtas y administradores portuarios en general, reforzando las normas para proteger el medio ambiente en el sector marítimo portuario, con el propósito de desarrollar actividades de administración y explotación de las infraestructuras portuarias.

VII

Que el Estado de Nicaragua garantiza la seguridad integral con responsabilidad y eficiencia dentro de las actividades portuarias, protegiendo a las personas, bienes y servicios, haciendo suyos los principios del Derecho Internacional respecto al combate de todos los actos de interferencia ilícita, tendientes a crear inseguridad en el comercio marítimo nacional e Internacional.

POR TANTO

En uso de sus facultades

HA ORDENADO

La siguiente:

LEY Nº. 838

LEY GENERAL DE PUERTOS DE NICARAGUA

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo único
Del interés público, objeto, ámbito, autoridades y definiciones

Artículo 1 Interés, orden público, seguridad y defensa nacional
Se declara de interés público la materia portuaria; las disposiciones que la rigen son de orden público, de seguridad y defensa nacional.

Quedan excluidas de la presente Ley todas las actividades portuarias realizadas con carácter militar ejecutadas por el Ejército de Nicaragua, para garantizar la seguridad y defensa nacional.

Artículo 2 Objeto
La presente Ley tiene por objeto regular todo lo relacionado con el desarrollo, administración y operación de los puertos, terminales marítimas, fluviales y lacustres, e

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, formas de administración, forma de prestar los servicios portuarios y las actividades conexas a éstos, y la regulación de las alternativas de participación pública, privada y comunitaria, conforme lo disponga el Reglamento de la presente Ley.

La presente Ley delimita la función de los diferentes órganos y entidades públicas y privadas que participan en los aspectos anteriormente relacionados, a fin de coadyuvar al desarrollo del transporte y el comercio internacional del país.

Artículo 3 Ámbito de aplicación
La presente Ley es aplicable en todo el territorio nacional, a todos los puertos y construcciones marítimas, fluviales y lacustres de interés general o local, autorizado, de uso público o privado, de actividad comercial, pesquera, recreativa, deportiva, turística y de investigación, entre otras, que existan o se construyan en el futuro, con la debida consulta previa, libre e informada en el caso de los territorios indígenas y afro descendientes de conformidad con el Convenio Nº. 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), aprobado por Decreto A. N. Nº. 5934, "Decreto de Aprobación del Convenio Sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes", publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 105 del 4 de junio de 2010.

Se excluyen de esta Ley las Concesiones en materia portuaria otorgadas por Ley especial, las que tendrán su propio procedimiento.

Artículo 4 De las autoridades competentes
Son autoridades competentes para la aplicación de la presente Ley, con jurisdicción nacional:

a) La Empresa Portuaria Nacional que en lo sucesivo podrá ser nominada indistintamente como EPN. Es la autoridad administradora del sistema portuario nacional estatal, que incluye a todos los puertos públicos. Es el ente administrador de los puertos de su propiedad, en administración y los contratos de los puertos concesionados por el Estado de Nicaragua según procedimiento de esta Ley, en los cuales se efectúan actividades de transporte internacional, de mercancías o pasajeros, así como en aquellos de interés local bajo su administración y control; y en aquellos que pueda desarrollar o promover en el futuro.

b) La Dirección General de Transporte Acuático que en lo sucesivo podrá ser nominada indistintamente como DGTA. Es la autoridad marítima y portuaria nacional, competente para ejercer las facultades que la Ley le otorga en todo el ámbito nacional.

c) La Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua. Es autoridad marítima y ejerce las funciones de policía marítima, fluvial y lacustre en los puertos, zonas costeras y espacios marítimos nacionales. En coordinación con la DGTA, vela por el cumplimiento de las normas de navegación, seguridad, control y registro de la

navegación y salvaguarda de la vida humana.

Artículo 5 Definiciones
Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

1) Administrador Portuario: Es la persona natural o jurídica, pública o privada, que tiene bajo su administración directa un puerto.

2) Aguas Jurisdiccionales Portuarias: Son las aguas marítimas, fluviales y lacustres de los puertos debidamente delimitadas para el uso de las operaciones portuarias, las cuales incluyen radas, dársenas y canales de acceso.

3) Auditoría de Seguridad Portuaria: Son evaluaciones que realiza el Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria, presidido por la DGTA, a los planes de seguridad de las terminales portuarias, de las amenazas, los puntos vulnerables, el grado de preparación y las medidas de protección vigentes en el puerto.

4) Autoridades Marítimas: Son la DGTA adscrita al Ministerio de Transporte e Infraestructura y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

5) Autoridad Marítima y Portuaria Nacional: Es la Dirección General de Transporte Acuático o DGTA, adscrita al Ministerio de Transporte e Infraestructura, competente en materias de normación, regulación y control del transporte acuático y del sistema portuario nacional, para la seguridad de las instalaciones y operaciones portuarias, la navegación y protección contra la contaminación, de conformidad con la Ley, y que actuará en coordinación con los Distritos Navales de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

6) Autorizaciones: Las otorgadas por la autoridad marítima y portuaria DGTA, para las construcciones de puertos e infraestructuras portuarias y para el funcionamiento de los mismos; sin perjuicio de otro tipo de autorizaciones reguladas por la Ley Nº. 399, "Ley de Transporte Acuático", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 166, del 3 de septiembre del 2001 y su Reglamento.

7) Buque, nave o embarcación autorizada para navegar: Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, debidamente matriculada de conformidad con las normas vigentes en la materia.

8) Capitanías de Puertos: Son unidades de Distritos Navales ubicadas en cada puerto de la República, las que tendrán como función primordial garantizar la defensa de los espacios marítimos y la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes.

9) Club Náutico: Es un club deportivo de carácter público, privado o mixto, dedicado a la práctica de actividades náuticas, tales como: vela, yates, regatas y actividades

similares, integrado por socios y organizados según su propio reglamento.

10) Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria: Integrado por la DGTA, la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua y la EPN como órgano consultivo en materia de protección y de participación en la formulación y aplicación permanente del plan de protección de instalaciones portuarias. Este Comité Nacional tendrá su expresión orgánica en cada puerto de la República de Nicaragua.

11) Concesión: Acto administrativo por el cual el Estado de Nicaragua confiere a las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, el derecho a prestar un servicio público o a explotar temporalmente un bien propiedad del Estado, a cambio de una contraprestación económica en materia de su competencia.

12) Concesionario: Persona natural o jurídica, de derecho público o privado, a quien le ha sido otorgada una concesión por parte del Estado, a través de la EPN.

13) Construcciones de Tipo Portuario: Los atracaderos, embarcaderos y otras instalaciones de similar naturaleza, aptas para el atraque, desatraque y estadía de buques, o para la transferencia de personas o bienes entre buques y tierra u otros medios de transporte, que, sin reunir las condiciones necesarias para ser consideradas puertos en los términos de esta Ley y sin formar parte de un puerto, representan un interés local o comunitario, o el interés privado de su propietario, están sometidas a las normas reguladoras que establece la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

14) Convenio SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, aprobado por la Asamblea Nacional por Decreto A. N. Nº. 3960, "Decreto de aprobación de la Adhesión de Nicaragua al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS 74), su Protocolo de 1988 y sus enmiendas, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 179 del 13 de septiembre de 2004.

15) Derecho Especial de Giro DEG: Es el definido como tal por el Fondo Monetario Internacional. Se tomará como valor del DEG, el que esté fijado para el momento en que ocurra la pérdida o el daño.

16) Dirección Portuaria Nacional DPN: Órgano auxiliar de la EPN, en materia de planificación y control de la administración de los puertos bajo propiedad, administración o concesionados de la EPN.

17) Distrito Naval: Son centros de operaciones navales a cuyo cargo está la defensa de la soberanía, la protección, la seguridad y vigilancia de las aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental de la República a través de las capitanías de puertos, subordinadas al Jefe de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

18) Empresa Portuaria Nacional EPN: Es la autoridad administradora del sistema portuario nacional estatal. Es el ente de derecho público descentralizado, con carácter autónomo, del dominio comercial del Estado, adscrito a la Presidencia de la República, con personalidad jurídica, patrimonio propio y capacidad plena para ejercer derechos y contraer obligaciones, administrador de los puertos de su propiedad, en administración y los contratos de los puertos concesionados por el Estado de Nicaragua según procedimiento de esta Ley.

19) Empresa de servicio portuario: Son las personas naturales o jurídicas, autorizadas por la autoridad marítima y portuaria, con plena capacidad de obrar, que no estén incursas en causas de incompatibilidad y que acrediten los requisitos previstos en los pliegos reguladores de cada servicio, elaborados por la autoridad administradora de los puertos EPN, para realizar las actividades de los servicios básicos de interés general que se desarrollan en la zona de servicios de los puertos, para la correcta explotación de los mismos, en condiciones de seguridad, eficacia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

20) Espacio Portuario Nacional: Son aquellas partes del territorio de la República de Nicaragua, donde se encuentran ubicados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión; así como aquéllas que, según estudios técnicos autorizados, sean aptas para la construcción de nuevos puertos. Dicho espacio comprende además, a los fines de la planificación portuaria nacional, aquellas porciones del territorio aptas para el desarrollo económico, susceptibles de ser servidas, a los fines del comercio nacional o internacional, por un puerto determinado, existente o proyectado.

21) Fuerza Naval: Es un tipo de fuerza del Ejército de Nicaragua, la cual actúa por sí o en conjunto con la Fuerza Terrestre y la Fuerza Aérea, correspondiéndole a través de los Distritos Navales y las Capitanías de Puertos ejercer las funciones y atribuciones conferidas por la Ley, tratados internacionales de los que Nicaragua sea parte, Reglamentos y disposiciones relacionadas a la seguridad marítima, protección del medio ambiente marino, protección a la flora y fauna silvestre, seguridad de las personas, facilitación del tráfico marítimo, leyes migratorias, aduaneras, de ayuda a la navegación, de vigilancia a las concesiones autorizadas a los buques; que se realizan en las aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, Islas, Cayos, Franja y Plataforma continental, así como en las aguas fluviales o lacustre de la República.

22) Instalaciones Portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones para apoyo de su actividad. La infraestructura portuaria comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, obras de abrigo, muelles y espigones y las tierras o porciones de agua en las que se encuentran construidas dichas obras.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

23) Marina: Es el conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, destinado a la estancia, para usos diversos de carácter no comercial como: deportivos, de pesca, investigación científica y otros similares, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

24) Naturaleza de los Bienes Portuarios: Los elementos del puerto, ubicados en el espacio acuático y terrestre, son bienes del dominio público de la República de Nicaragua. Los bienes inmuebles ubicados en el espacio terrestre pertenecientes al puerto, son susceptibles de concesión o arrendamiento con particulares, sin perjuicio de la jurisdicción que ejercen las autoridades competentes sobre la franja costera en los términos previstos en las leyes que rigen sobre la materia.

25) Operador Portuario: Es toda persona natural o jurídica distinta al transportista que, en el ejercicio de una autorización otorgada por la DGTA y un contrato con EPN, en su caso, se hace cargo de mercancías que han sido o serán objeto de transporte por agua, a fin de prestar o hacer prestar con respecto a esas mercancías, servicios tales corno: el depósito transitorio, la carga, la descarga, la estiba, la desestiba, el arrumaje, el entablado, el trincado, su transferencia y almacenaje.

26) Plan de Protección de Instalación Portuaria: Documento escrito que detalla las medidas que deben tornar en cada instalación portuaria, para reducir los puntos vulnerables, contrarrestar las amenazas y responder a los incidentes de protección.

27) Puerto: Es el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas y móviles; recintos portuarios y zonas de desarrollo, en su caso, así corno accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento, aptos y habilitados para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierra u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas. Quedan incluidos las plataformas fijas o flotantes para carga o descarga emplazadas en las aguas comprendidas dentro de los espacios marítimos de Nicaragua.

28) Recinto Portuario: Es la zona delimitada y determinada en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

29) Sanciones: Son las infracciones pecuniarias establecidas en la presente Ley e impuestas por la EPN y la DGTA, según el caso.

30) Seguridad Portuaria: Es el conjunto de normas de seguridad y protección que se aplican en los recintos portuarios, las dársenas de maniobras, los muelles de atraque, los canales de acceso al puerto y las rutas de navegación en las aguas jurisdiccionales

nicaragüenses.

31) Servicios Portuarios: Son los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a los buques, a la carga y a los pasajeros.

32) Tarifa del servicio de seguridad y protección marítimo portuaria: Es la contraprestación en dinero que pagan los usuarios de los servicios portuarios, en retribución de los servicios de mantenimiento de la seguridad y la protección portuaria, debidamente autorizadas por la autoridad competente.

33) Terminal: Es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

34) Tonelada Moorson: Cien pies cúbicos equivalentes a 2,83 metros cúbicos.

35) Unidad de arqueo bruto: Es el volumen total de todos los espacios cerrados de un buque; sin incluir los tanques de lastre, expresado en toneladas Moorson. Se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes y demás servicios tarifarios.

36) Zona de Actividad Logística: Zonas adyacentes o cercanas a un recinto portuario en la que se desarrollan actividades económicas, conexas o vinculadas a las que se efectúan en el puerto.

37) Zona de Desarrollo Portuario: El área constituida con los terrenos de propiedad pública o del dominio del Estado, de las entidades privadas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y en su caso, para la expansión del puerto. 3

38) Zona Portuaria: Se entiende por zona portuaria, el espacio físico donde se brindan los servicios portuarios y ejerce sus funciones el administrador portuario, la cual comprende los siguientes elementos:

a) En el espacio acuático: la rada, el fondeadero, el canal de acceso y la dársena; y

b) En el espacio terrestre: los muelles, las rampas, los patios, las vías internas, los almacenes, los edificios y cualesquiera otras instalaciones.

TÍTULO II
PUERTOS Y TERMINALES

Capítulo único
De los Puertos y Terminales

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 6 Puertos y terminales
Corresponde a la DGTA, autorizar el funcionamiento de toda clase de puertos y terminales, mediante resolución fundada en la que se determinará su denominación, localización geográfica, jurisdicción y su clasificación. La Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua contribuirá emitiendo las recomendaciones que se estimen convenientes.

Artículo 7 Certificación de la extensión acuática y terrestre
A propuesta de la EPN, previa consulta con las Alcaldías correspondientes y la aprobación de la DGTA y de los Consejos Regionales Autónomos cuando se trate de los puertos bajo propiedad, administración o concesionados de la EPN, ubicados en dichas Regiones, el Presidente de la República, a través del Procurador General de la República, certificará ,los nuevos límites y modificaciones de los mismos, acuáticos y terrestres de cada puerto, con determinación de las áreas que se reserve para su expansión, las zonas industriales que se consideren anexas a las mismas y cualquier circunstancia que estime conveniente para la demarcación del espacio físico y operacional.

Artículo 8 Clasificación de los puertos según el origen de sus instalaciones
Los puertos se clasifican en públicos, de administración o uso privado:

a) Puertos públicos: Son aquellos cuyas obras portuarias e instalaciones en el ámbito terrestre de respaldo de sus operaciones son propiedad de la República de Nicaragua, de un municipio o de un ente público descentralizado.

b) Puertos de administración o uso privado: Son aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre de respaldo de sus operaciones son propiedad de particulares o concesionados a particulares, sean personas naturales o jurídicas, de acuerdo a los términos señalados en la presente Ley.

Artículo 9 Clasificación de los puertos según su función
Los puertos según su función se clasifican en comerciales, pesqueros, deportivos, turísticos, militares o de investigación científica:

a) Comerciales: Son los puertos en los cuales tienen inicio o fin operaciones mercantiles, transporte de personas, bienes o mercancías.

b) Pesqueros: Son los puertos que sirven de base a flotas de buques pesqueros y disponen de instalaciones adecuadas para la recepción o conservación de los productos del mar e inclusive para su transformación industrial en el puerto.

c) Deportivos y turísticos: Son los puertos que sirven de base a flotas de buques dedicados a la actividad turística, deportiva o recreacional. Cuando en ellos se efectúen operaciones relacionadas con el transporte de personas, aún con fines recreacionales, estarán sometidos al régimen de los puertos comerciales. Los puertos deportivos se sub- clasifican en Clubes Náuticos y Marinas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

d) Militares: Son los puertos que sirven de base permanente a los buques de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, formen o no parte de una instalación militar.

e) Investigación científica: Son los puertos que sean de uso particular de Instituciones públicas o privadas de investigación o actividades de exclusivo carácter científico.

Cuando en un mismo puerto coexistan dos o más funciones, los espacios e instalaciones previamente delimitadas y destinadas a cada función, se considerarán separadamente como un puerto, para todos los fines legales.

Artículo 10 Clasificación de los puertos según su interés y destino de uso
Los puertos son de interés general o de interés local, públicos o particulares:

a) De interés general: Son aquellos en los cuales se efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o de pasajeros, sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen anual de carga movilizada y características de sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

b) De interés local: Son aquellos en los cuales se efectúan actividades de transporte de mercancías o de pasajeros, que responden a necesidades de la actividad económica de una localidad o comunidad determinada.

c) Públicos: Son cuando existe obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante.

d) Particulares: Es cuando el titular las destine para sus propios fines y a los de terceros mediante contrato.

La DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, en casos de declaratoria del estado de emergencia, alerta o desastre, en coordinación con las autoridades del Gobierno Central, Regional o local, según sea el caso, podrán autorizar con carácter temporal, el uso público, de determinados puertos de uso privado o de alguna de las instalaciones de los mismos.

Artículo 11 Reciprocidad
Los puertos nicaragüenses, estarán abiertos a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todos los países, pero podrá negarse la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público, la seguridad y defensa nacional y el cumplimiento de convenios internacionales de los que Nicaragua es parte.

Artículo 12 Casos fortuitos o fuerza mayor

La DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, por caso fortuito o fuerza mayor, podrán declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente, en coordinación con las autoridades competentes.

Artículo 13 Bienes de dominio público
En los puertos, terminales y marinas, tendrán carácter de bienes de dominio público de la Nación:

a) Los terrenos que formen parte de los recintos portuarios y sus aguas jurisdiccionales; y

b) Las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno de Nicaragua cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.

Artículo 14 Utilidad pública
El Gobierno de la República de Nicaragua, a través de la Procuraduría General de la República y los Gobiernos Regionales de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, podrán declarar de utilidad pública de conformidad con las normas constitucionales y leyes de la materia, terrenos y obras de particulares que se requieran para la ampliación de zonas portuarias, construcción y explotación de puertos y terminales de uso público, a petición de la DGTA o de la EPN.

TÍTULO III
LAS COMPETENCIAS DEL PODER PÚBLICO EN MATERIA PORTUARIA

Capítulo I
Del Sistema Portuario Nacional

Artículo 15 Sistema Portuario Nacional
Se entiende por Sistema Portuario Nacional al conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario público y privado, marítimo, lacustre y fluvial, que permiten la movilización de personas y el intercambio de mercancías entre los distintos modos de transporte.

La competencia del poder público en materia portuaria comprende el régimen de los puertos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de puertos y construcciones de tipo portuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria; los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización, mantenimiento, conservación, administración y aprovechamiento de los puertos. La coordinación entre los distintos niveles del poder público en el ejercicio de estas competencias se efectuará en los términos regulados en la presente Ley y su Reglamento.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 16 La eficiencia como principio rector
Para garantizar que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales y la continuidad en la ejecución de sus obras, se organizará el Sistema Portuario Nacional, de tal forma que propicie el desempeño eficiente de todos los puertos en el territorio de la República de Nicaragua, su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento del espacio portuario nacional.

Artículo 17 Captación de capitales
Se considera de interés prioritario la inversión pública y privada en el desarrollo de la actividad portuaria, para lo cual la EPN y la DGTA incentivarán la promoción y captación de capitales privados o públicos, nacionales o extranjeros.

Capítulo II
De la Organización Portuaria Nacional.

Autoridades superiores

Artículo 18 Dirección de las políticas en materia portuaria. Autoridades competentes
El Presidente de la República, dirigirá las políticas en materia portuaria y de transporte terrestre conexo a la actividad portuaria, cuya formulación y aplicación se realizará a través de las Instituciones correspondientes, sujetas al ordenamiento jurídico de la materia.

Para tales fines serán autoridades competentes:

a) La Empresa Portuaria Nacional EPN, como autoridad administradora del sistema portuario nacional estatal, administrador de los puertos de su propiedad, bajo su administración o concesionados de la EPN según procedimiento de esta Ley.

b) La Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, como autoridad normadora, reguladora y controladora del transporte acuático y del sistema portuario nacional.

c) La Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, como autoridad marítima, que ejerce las funciones de policía marítima, fluvial y lacustre en los puertos, zonas costeras y espacios marítimos nacionales, en materia de sus competencias establecidas en el ordenamiento jurídico nacional.

Capítulo III
Empresa Portuaria Nacional

Artículo 19 Creación de la EPN
Créase mediante la presente Ley, la Empresa Portuaria Nacional como autoridad administradora del sistema portuario nacional estatal, un ente de derecho público

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

descentralizado, adscrito a la Presidencia de la República, con carácter autónomo, del dominio comercial del Estado y administrador de los puertos de su propiedad, bajo su administración y de los contratos de los puertos concesionados por el Estado de Nicaragua según procedimiento de esta Ley; con personería jurídica, patrimonio propio y capacidad plena para ejercer derechos y contraer obligaciones; como sucesora sin solución de continuidad de la Empresa Portuaria Nacional creada mediante el Decreto Nº. 35-95, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 119 del 27 de junio de 1995 y sus Reformas, Decreto Nº. 12-99, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 29 del 11 de febrero de 1999 y el Decreto Nº. 26-2005, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 72 del 14 de abril de 2005, con todos sus bienes muebles e inmuebles, derechos, acciones y obligaciones legalmente constituidos hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley.

La EPN se regirá por la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos de la Junta Directiva y en lo que no estuviere previsto en ellos, por las demás leyes del país y las normas de los convenios internacionales en materia marítima portuaria en los que el Estado de Nicaragua sea parte.

Artículo 20 Duración y domicilio de la EPN
La duración de la EPN será indefinida y su domicilio legal la ciudad de Managua, pudiendo establecer administraciones locales, sucursales y agencias en la República y estas últimas también en el extranjero.

Artículo 21 Vinculación jerárquica
La EPN estará bajo la rectoría sectorial de la Presidencia de la República y actuará de conformidad con la política del Estado y las leyes de la República en materia portuaria.

Artículo 22 Objeto de la EPN
La EPN tendrá por objeto la administración, desarrollo y explotación de las instalaciones de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de su propiedad en administración, así corno la administración de los contratos de concesión de puertos otorgados por el Estado de Nicaragua según procedimiento de esta Ley.

Artículo 23 Funciones y atribuciones de la EPN
La EPN tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

1) Administrar, desarrollar y operar los puertos públicos bajo su propiedad o administración, así corno la administración de los contratos de concesión de puertos otorgados por el Estado de Nicaragua según procedimiento de esta Ley;

2) Construir, administrar, operar y explotar obras y bienes de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, bajo su propiedad o administración;

3) Podrá por si misma o en alianza con inversionistas del sector público o privado, nacional o internacional, crear empresas adscritas a la EPN, prestadoras de servicios

relacionados con el giro portuario, incluyendo el dragado de canales y dársenas de maniobras, para atender las demandas propias del sistema portuario nacional y brindarle servicios a otros usuarios que lo demanden, del sector público o privado, nacional o extranjero, de conformidad a las normas propias del derecho común;

4) Ejecutar por sí o por terceros actividades de astilleros, de reparaciones y construcción naval, para atender sus necesidades propias o de terceros, con la aprobación de la Junta Directiva;

5) Ejecutar por sí o por terceros actividades de administración y operación de su propia flota de transporte de carga y pasajeros, con la aprobación de la Junta Directiva;

6) Coordinar en los recintos portuarios bajo su administración, el manejo, transferencia y almacenaje de la carga;

7) Ejercer control sobre los servicios portuarios y procedimientos administrativos en puertos concesionados o áreas arrendadas, para la explotación eficaz, eficiente, económica y segura en la prestación de servicios en los puertos;

8) Contratar empréstitos, nacionales o extranjeros, con el objeto de fomentar el desarrollo de los puertos de su propiedad o administración, previa aprobación de la Junta Directiva;

9) Celebrar contratos de cualquier naturaleza, para el uso de los servicios portuarios, muelles, atracaderos y otras instalaciones marítimas, fluviales y lacustres de carácter comercial de su propiedad, hasta por veinte y cinco años, los que podrán ser prorrogables. A la finalización del contrato, los equipos, medios flotantes y terrestres y cualquier otra inversión o mejora, quedarán a favor de la EPN;

10) La EPN a través de la DPN dará seguimiento y control a los seguros y pólizas, vigilando que estos se mantengan siempre vigentes a lo largo del plazo de la concesión;

11) Recaudar y administrar los pagos por las concesiones, arrendamientos y derechos otorgados, así como la participación en las utilidades de las sociedades mixtas, cuyos montos serán destinados al desarrollo portuario nacional;

12) Asegurar el cumplimiento de los contratos para la protección y adecuada gestión de los bienes del dominio público portuario objeto de concesión o arriendo;

13) Crear, prestar u ofrecer nuevos servicios o descontinuar los existentes, con aprobación de la Junta Directiva y de la DGTA;

14) Prestar servicios de embarque y desembarque, transferencia y almacenaje de la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

carga y demás bienes que se manejen a través de las instalaciones portuarias en puertos bajo su propiedad o administración;

15) Prestar servicios a los buques que atraquen en los puertos bajo su propiedad o administración;

16) Elaborar propuestas de tarifas para los servicios prestados a los buques que atraquen en los puertos de su propiedad o administración y para la carga que se maneje en ellos, sometiéndolas a la aprobación de la DGTA;

17) Elaborar los Reglamentos que regirán la prestación de los servicios portuarios, sometiéndolos a la aprobación de la DGTA;

18) Establecer su organización interna y los procedimientos administrativos y de control que se consideren necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos para los cuales fue creada;

19) Garantizar, en coordinación con el Ejército de Nicaragua, la seguridad de las instalaciones, bienes y personas dentro de los recintos portuarios, de acuerdo al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP);

20) Ejercer las acciones necesarias para la conservación, preservación y resarcimiento de daños causados por terceros al medio ambiente, dentro de los puertos bajo su propiedad, administración o concesionados;

21) Adquirir activos de cualquier monto y naturaleza, enajenar los bienes muebles e inmuebles de su propiedad, celebrar los actos y contratos que sean necesarios para el logro de sus objetivos, de conformidad con las leyes de la materia;

22) Administrar su patrimonio en forma eficaz, a fin de destinar los recursos económicos para la realización de sus objetivos;

23) Mantener actualizada en coordinación con la DGTA, Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales (INETER) y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, la delimitación de las áreas jurisdiccionales marítimas, fluviales, lacustres y terrestres de los puertos nacionales, en consulta con otras Instituciones o autoridades Regionales o locales, en su caso. Los puertos ubicados en territorios fronterizos, su desarrollo se regirá de acuerdo a lo establecido en la Ley Nº. 749, "Ley de Régimen Jurídico de Fronteras", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 244 del 22 de diciembre del 2010;

24) Disponer de prácticos en todos los puertos de actividad internacional bajo su propiedad, debidamente autorizados por la DGTA;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

25) Mantener actualizados los reglamentos portuarios, debidamente autorizados por la DGTA y aplicar a los infractores las sanciones administrativas y pecuniarias establecidas;

26) Proponer al Presidente de la República para su autorización, la creación de las empresas que sean necesarias para el cumplimiento de los fines y objetivos de la EPN;

27) Participar en sociedades con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, para el cumplimiento de los fines y objetivos de EPN;

28) Recopilar, ordenar y procesar la información marítima portuaria;

29) Garantizar el cumplimiento de límites de peso de los vehículos que deban transportar las cargas de importación al momento de salir de los recintos portuarios, de conformidad a las normas de pesos y dimensiones; diagrama de cargas permisibles emitidas por el Ministerio de Transporte e Infraestructura;

30) Prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público; y

31) Todas las demás funciones y atribuciones asignadas por las leyes y reglamentos correspondientes.

Artículo 24 Presupuesto y patrimonio de la EPN
El Presupuesto General de la EPN, se estructurará teniendo como fuentes de ingresos, los provenientes de los servicios de operaciones portuarias y otros. Contendrá para el manejo administrativo, los presupuestos separados de la Empresa Portuaria Nacional y de la Dirección Portuaria Nacional.

Todos los activos de la EPN hasta el momento de la entrada en vigencia de la presente Ley y los que se adquieran en el futuro, serán parte integrante de su patrimonio, con las transferencias necesarias de parte de los mismos para el aseguramiento material del normal funcionamiento de la EPN y DPN.

Artículo 25 Ejercicios anuales
Los ejercicios anuales de la EPN correrán por el período calendario comprendido del primero de enero al treinta y uno de diciembre de cada año.

Artículo 26 Órganos de Dirección de la EPN
La EPN tendrá los órganos de Dirección siguientes:

1) Junta Directiva;

2) Presidencia Ejecutiva;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

3) Dirección Portuaria Nacional (DPN);

4) Dirección de Seguridad y Protección Portuaria (DSPP);

5) Gerencia General; y

6) Gerencias de Puertos.

Artículo 27 De la Junta Directiva de la EPN
Se denomina órgano superior de la Empresa Portuaria Nacional, a su Junta Directiva, la que estará compuesta por el Presidente Ejecutivo de la EPN, con el rango de Ministro y los trece miembros siguientes:

a) El Ministro de Transporte e Infraestructura, quien actuará como Vicepresidente;

b) El Ministro de Hacienda y Crédito Público;

c) El Ministro de Fomento, Industria y Comercio;

d) El Codirector o Codirectora del Instituto Nicaragüense de Turismo;

e) El Director General de la Dirección General de Servicios Aduaneros;

f) El Delegado de la Presidencia para Inversiones y Facilitación de Comercio Exterior;

g) El Jefe de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua;

h) El Presidente de la Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros (ANAN);

i) Dos representantes del Consejo Superior de la Empresa Privada COSEP, vinculados a las actividades portuarias;

j) Un representante de las empresas de estiba, con amplio conocimiento y experiencia portuaria;

k) Un representante de los trabajadores de la EPN; y

l) En su caso, el representante de los Consejos Regionales de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe.

El Presidente Ejecutivo de la EPN, preside la Junta Directiva y nombrará en su primera reunión de entre los miembros de la misma una persona para la Secretaría.

En los casos de los literales desde el a) hasta el g), deberán asistir a las reuniones de

la Junta Directiva, en su caso, el Ministro, el Presidente, el Director, el Jefe de la Fuerza Naval, o en su defecto un funcionario de alto nivel con capacidad de decisión debidamente acreditado. En los casos de los literales h) al k), la máxima autoridad o la persona a quien estos designen debidamente acreditada.

En las reuniones donde se traten asuntos que incumben a las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, participará con voz y voto la representación del Gobierno Regional correspondiente, debidamente acreditada.

Artículo 28 Funciones y atribuciones de la Junta Directiva de la EPN
La Junta Directiva de la EPN, tendrá las facultades necesarias para el cumplimiento de sus cometidos. La Junta Directiva conocerá las propuestas del Presidente Ejecutivo para la toma de decisiones relativas a los órganos de dirección de EPN y en particular tendrá bajo su responsabilidad las funciones y atribuciones siguientes:

a) La dirección de todas las actividades de la EPN, para cuyo ejercicio tendrá las facultades propias de un mandatario generalísimo;

b) Aprobar la política administrativa, financiera y operativa de la EPN;

c) Garantizar, en casos de emergencia, la disponibilidad de los puertos bajo su propiedad para las prestaciones de servicios portuarios;

d) Conocer y enriquecer las propuestas de políticas y planes de desarrollo para el sector portuario, previo a su aprobación por el Presidente de la República;

e) Velar por la buena marcha de todas las actividades de la EPN, haciendo cumplir las resoluciones emanadas de los órganos competentes;

f) Aprobar los planes de inversión y programas administrativos, financieros y operativos de la EPN y revisarlos periódicamente para su mejor ejecución, formas de distribución y aplicación de las utilidades obtenidas en los ejercicios presupuestarios;

g) Dictar y aprobar el reglamento de la Junta Directiva y aprobar las propuestas presentadas por el Presidente Ejecutivo referente a los reglamentos internos de funcionamiento de la EPN y sus órganos de dirección;

h) Conocer y analizar las propuestas de concesiones o constitución de sociedades mixtas, presentadas por el Presidente Ejecutivo, para su aprobación o rechazo, ajustadas al derecho autonómico en el caso de las Regiones Autónomas; y una vez aprobada, someterla a la ratificación del Presidente de la República. Si la propuesta es ratificada, el Presidente Ejecutivo de la EPN formalizará el otorgamiento de la concesión o sociedad mixta;

i) Autorizar todos los actos jurídicos y contratos relacionados a comprar, permutar,

gravar y vender bienes inmuebles de la EPN, de conformidad con la Ley;

j) A propuestas del Presidente Ejecutivo, autorizar el arrendamiento de áreas, instalaciones y equipos para la prestación de servicios portuarios y complementarios;

k) Aprobar la participación de la EPN en sociedades con objetivos similares a los de la EPN;

l) Velar para que los servicios portuarios que se presten en régimen de libre concurrencia se efectúen en condiciones tales que impidan el monopolio o la exclusividad de los mismos;

m) Evitar la formación de monopolios de hecho y cuando ello no fuere posible establecer garantías que aseguren su control;

n) Aprobar o modificar en su caso, el programa anual y el proyecto de presupuesto general de ingresos y egresos de la EPN, incluyendo el programa de inversiones en el sector portuario, el que será remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para fines de control y seguimiento del sector público consolidado;

o) Aprobar las propuestas presentadas por el Presidente Ejecutivo, referente a la estructura orgánica de la EPN, y sus órganos de dirección, sus modificaciones, actualizaciones y reestructuraciones;

p) Nombrar al Director General de la DPN y al Gerente General de la EPN, a propuestas del Presidente Ejecutivo;

q) Aprobar la contratación de la auditoría externa y conocer sus informes;

r) Convocar a sesiones ordinarias y extraordinarias por medio del Presidente de la Junta Directiva o quien haga sus veces; y

s) Cualquier otra función que el Presidente Ejecutivo le someta.

Artículo 29 Sesiones de la Junta Directiva de la EPN
La Junta Directiva de la EPN con la previa convocatoria de su Presidente, sesionará ordinariamente una vez al mes y extraordinariamente cuando las necesidades lo requieran.

Habrá quórum con la asistencia de cinco de sus miembros, al menos tres de ellos del sector público, y las resoluciones se tomarán por mayoría de votos. En caso de empate el Presidente tendrá voto decisorio.

Artículo 30 Del Presidente Ejecutivo de la EPN
La dirección de la Empresa Portuaria Nacional estará a cargo de su Presidente

Ejecutivo, quien será el principal funcionario y responderá ante la Junta Directiva del funcionamiento normal de la misma, para lo cual, dispondrá de la estructura orgánica y del personal administrativo y técnico necesario para el cumplimiento de sus funciones.

El Presidente Ejecutivo dedicará todo su tiempo al desempeño de sus funciones, las cuales serán incompatibles con el ejercicio remunerado de cualquiera otro cargo, excepto aquellos que por Ley pertenezca.

Artículo 31 Nombramiento del Presidente Ejecutivo de la EPN
El nombramiento del Presidente Ejecutivo de la EPN corresponde al Presidente de la República, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de la República de Nicaragua y leyes pertinentes.

Artículo 32 Funciones y Atribuciones del Presidente Ejecutivo de la EPN
Son funciones y atribuciones del Presidente Ejecutivo:

a) Dirigir la Institución, cumplir y hacer cumplir las funciones y atribuciones que la presente Ley y su Reglamento le otorgan a la EPN y las disposiciones emanadas de la Presidencia de la República;

b) Planificar, organizar, coordinar, dirigir y controlar las labores de la EPN en forma integral;

c) Nombrar al Secretario o Secretaria de la Junta Directiva de EPN;

d) Nombrar a los Gerentes de Puertos;

e) Convocar en nombre de la Junta Directiva; y dirigir las sesiones ordinarias y extraordinarias de la Junta Directiva de la EPN;

f) Ejercer la representación legal de la EPN con facultades de mandatario general de administración, en los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos, pudiendo otorgar poderes generales, judiciales y especiales;

g) Presentar a la Junta Directiva para su aprobación:

1) Los programas, proyectos y estudios relativos al desarrollo y conducción de la EPN; y

2) La propuesta de política salarial de la EPN y sus órganos de dirección.

h) Conducir relaciones y negociaciones con los agentes económicos que hagan posible las transacciones de los contratos de concesión, arrendamiento, sociedades mixtas, entre otros, y supervisar y fiscalizar la recaudación de los fondos e ingresos de la EPN, su inversión y disposición de acuerdo a las disposiciones legales y

reglamentarias;

i) Promover la participación de la inversión pública y privada en aras del crecimiento de la infraestructura portuaria y marítima, acorde con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario;

j) Establecer, mantener y fomentar relaciones de cooperación e intercambio de información, con instituciones u organismos extranjeros y multilaterales, vinculados al sector;

k) Mantener la más estrecha relación de coordinación con las autoridades en materia de medio ambiente;

l) Supervisar el funcionamiento de los puertos de su propiedad o administración, de sus operadores, empresas que ahí operen o presten servicios;

m) Realizar todos los actos, contratos y operaciones que sean necesarios para cumplir con los objetivos que le impone la presente Ley y su Reglamento;

n) Resolver sobre reclamos de usuarios de los servicios portuarios;

o) Resolver los recursos de revisión, que se generen por actos de la administración portuaria;

p) Proponer a la Junta Directiva el nombramiento del Director General de la DPN y del Gerente General de la EPN, así como la creación de las Gerencias que a su juicio fueren necesarias para el desarrollo de las actividades de la EPN;

q) Aprobar la contratación del personal de la EPN y sus órganos de dirección, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de la República de Nicaragua y leyes pertinentes;

r) Presentar anualmente a la Junta Directiva para su aprobación, el proyecto de Presupuesto de ingresos y egresos, elaborado por la Gerencia General y periódicamente, los estados financieros de la EPN;

s) Presentar a la Junta Directiva los puntos de agenda a tratar concernientes al ejercicio de las funciones y atribuciones de la EPN;

t) Presentar a la Junta Directiva para su aprobación, la estructura orgánica de la DPN y la actualización de la estructura y organización de la EPN; y

u) Ejercer las demás atribuciones que le corresponden de conformidad con la presente Ley y su Reglamento.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 33 La Dirección Portuaria Nacional (DPN)
La Dirección Portuaria Nacional (DPN), es un órgano auxiliar de la Dirección de la Empresa Portuaria Nacional, para la planificación, el seguimiento y supervisión del cumplimiento de las políticas de prestación de los servicios en los puertos, y las normas de construcción de obras, así como la aplicación de normas de seguridad y de defensa del medio ambiente en los puertos y terminales marítimas, fluviales y lacustres, en su ámbito de competencia, sin perjuicio de las competencias y funciones propias de la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional DGTA y de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua en estas materias.

Artículo 34 Funciones de la Dirección Portuaria Nacional
Son funciones de la Dirección de la Empresa Portuaria Nacional las siguientes:

a) Elaborar la propuesta de políticas nacionales en materia portuaria y del Plan Nacional de Desarrollo Portuario en representación de la EPN, en coordinación con la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua y la DGTA, para someterlo a la aprobación del Presidente de la República;

b) Elaborar las propuestas de planes de desarrollo portuario de los puertos, para ser aprobados por la Junta Directiva de la EPN;

c) Llevar las estadísticas de los puertos;

d) Elaborar las propuestas tarifarias para los servicios y derechos portuarios que se prestan a los buques que atraquen en los puertos y para la carga que se maneja en ellos, para ser sometidas a la aprobación de la DGTA;

e) Realizar estudios económicos de proyección para el incremento del manejo de cargas y tráfico de buques en los puertos;

f) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión otorgados por el Estado;

g) Elaborar los estudios, proyectos y diseños que se requieran para cumplir los planes de desarrollo de los puertos bajo responsabilidad de la EPN;

h) Supervisar el cumplimiento de requerimientos técnicos relativos a las obras que se construyan en los puertos dentro del ámbito de su competencia, según las normas aprobadas por la DGTA;

i) Supervisar el nivel de calidad del servicio proporcionado por los operadores privados y la productividad en el manejo de las operaciones portuarias, asimismo asegurar el buen estado de disponibilidad de los bienes portuarios;

j) Elaborar propuestas de la organización interna y los procedimientos administrativos y de control de EPN, que se consideren necesarios para el cumplimiento de sus fines

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

y objetivos para los cuales fue creada, para su aprobación por la Junta Directiva de la EPN;

k) Organizar los registros de los operadores portuarios concesionarios o arrendatarios, que contratan con la EPN, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento; y

l) Ejercer las demás atribuciones que expresamente le establece la presente Ley y los reglamentos respectivos.

Artículo 35 Funciones del Director General de la Dirección Portuaria Nacional (DPN)
Son funciones del Director General de la DPN las siguientes:

a) Dirigir, coordinar y controlar la elaboración de los planes y programas de actividades de la DPN y velar por el cumplimiento de los mismos;

b) Coadyuvar a la ejecución y cumplimiento eficaz de las políticas portuarias y del Plan Nacional de Desarrollo Portuario;

c) Administrar la DPN y cumplir con las atribuciones que la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones legales le otorguen como órgano auxiliar de la EPN;

d) Ejecutar en materia de su competencia las decisiones y resoluciones de la Junta Directiva y del Presidente Ejecutivo de la EPN;

e) Asesorar al Presidente Ejecutivo de la EPN en todos los asuntos técnicos y jurídicos que son de su competencia, relacionados con la actividad portuaria;

f) Cumplir las normas nacionales e internacionales, en particular las referidas al ambiente y la seguridad, que tengan incidencia en materia portuaria;

g) Aplicar las regulaciones para la administración y operaciones de los puertos bajo responsabilidad de la EPN, de conformidad con las normas de los Convenios Internacionales de seguridad, medio ambiente y facilitación;

h) Elaborar los reglamentos internos y acuerdos en asuntos de su competencia, y a través del Presidente Ejecutivo someterlos a la aprobación de la Junta Directiva;

i) Controlar que los servicios portuarios en los puertos bajo su responsabilidad sean prestados a los usuarios sin discriminación alguna ni denegación arbitraria;

j) Verificar la buena marcha de los procesos de otorgamiento y cumplimiento de los contratos referidos en la presente Ley;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

k) Velar por la calidad del servicio proporcionado por los operadores portuarios públicos o privados y la productividad en el manejo de las operaciones portuarias, asimismo el buen estado de la disponibilidad de los bienes portuarios;

l) Establecer un registro auxiliar de los operadores de servicios portuarios que operen dentro de los recintos portuarios por contratos con la EPN;

m) Proponer al Presidente Ejecutivo el nombramiento, contratación, promoción y reasignación del personal a su cargo;

n) Elaborar el proyecto de presupuesto de la DPN y sus modificaciones;

o) Tramitar la imposición de multas y sanciones administrativas de la competencia de la EPN y presentarlo al Presidente Ejecutivo para su aprobación en la Junta Directiva; y

p) Las demás que le señale el Presidente Ejecutivo, la Junta Directiva de la EPN y el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 36 Dirección de Seguridad y Protección Portuaria
Es el órgano de la Empresa Portuaria Nacional, subordinada al Presidente Ejecutivo, especializado en materia de seguridad portuaria.

Los planes de seguridad y protección de las instalaciones portuarias, deberán estar dirigidos a prevenir y reducir los riesgos en torno a procedimientos y medidas de control establecidos, sobre el paso a zonas de acceso restringido y lugares donde se realizan funciones u operaciones claves, vulnerables o sensibles del puerto.

Artículo 37 Funciones de la Dirección de Seguridad y Protección Portuaria (DSPP)
Las funciones de la Dirección de Seguridad y Protección Portuaria, serán las siguientes:

a) Garantizar la ejecución y el cumplimiento de los planes de seguridad y protección de las instalaciones portuarias y buques, contingencia ante derrames de hidrocarburos y emergencias ante desastres naturales y antropogénicos;

b) Controlar, revisar y actualizar los procedimientos para verificar el funcionamiento de los planes de seguridad y protección de los puertos en conjunto con la DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, tales como: las auditorías de seguridad portuaria interna, externa y evaluación de la eficacia de las medidas de protección mediante ejercicios y simulacros de protección;

c) Ejecutar la carnetización del personal permanente y temporal, pases de visitantes a las diferentes áreas de la zona portuaria;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

d) Realizar coordinaciones con otras autoridades del Estado, con el fin de asegurar las respectivas actividades de seguridad y protección;

e) Garantizar el funcionamiento permanente de un puesto de mando para mantener la comunicación ininterrumpida de seguridad y protección portuaria;

f) Implementar y ejecutar las recomendaciones emitidas por el Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria, destinadas a obtener y mantener el status internacional de puerto seguro;

g) Participar en el proceso de contratación de los servicios de vigilancia y protección de los recintos portuarios y supervisar su desempeño;

h) Proponer al Presidente Ejecutivo de la EPN la aprobación de la estructura de la DSPP;

i) Coordinar con la DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua la correcta aplicación de los Convenios Internacionales sobre Seguridad Marítima, Protección, Prevención y Control de la Contaminación y aplicación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP); y

j) Aplicar los lineamientos emanados por la DGTA para la elaboración de los planes de contingencia portuarios en coordinación con la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, a fin de afrontar casos eventuales de paralización total o parcial del servicio.

Artículo 38 Gerente General de la EPN
El Gerente General tendrá las atribuciones de administración delegada por la EPN y cualquier otra que sea delegada por el Presidente Ejecutivo.

Artículo 39 Funciones y atribuciones propias del Gerente General
Son funciones y atribuciones del Gerente General las siguientes:

a) Planificar, organizar, coordinar, dirigir y controlar las labores de la EPN en forma integral;

b) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en la presente Ley, los Reglamentos de la Empresa y las Resoluciones de la Junta Directiva;

c) Elaborar y presentar a la Junta Directiva, a través del Presidente Ejecutivo, para su aprobación:

1) Los proyectos de Reglamentos Internos que regirán el funcionamiento de la EPN;

2) El proyecto de Presupuesto de Ingresos y Egresos y periódicamente los estados

financieros de la EPN;

3) Los programas, proyectos y estudios relativos al desarrollo y conducción de la EPN; y

4) Los proyectos de régimen tarifario, así como las propuestas de modificaciones, y posteriormente someterlos para su aprobación a la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional; DGTA.

d) Elaborar el informe anual de la EPN y someterlo a la Junta Directiva, a través de la Presidencia Ejecutiva;

e) Gestionar ante las autoridades marítimas competentes, la retención de un buque cuando los intereses de la EPN lo demanden;

f) Gestionar ante la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, la retención de un buque cuando los intereses de la EPN lo demanden; y

g) Todas las demás funciones que le delegue el Presidente Ejecutivo, la Junta Directiva y los Reglamentos Internos.

Artículo 40 Gerentes Portuarios
En cada puerto a cargo de la EPN, habrá un Gerente de Puerto, quien será el funcionario ejecutivo superior y responderá ante el Gerente General del funcionamiento normal y eficiente del mismo.

Los Gerentes de Puertos serán nombrados por el Presidente Ejecutivo de la EPN y en el caso de los puertos de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, cuando los candidatos reúnan los mismos requisitos, se dará opción preferencial a los candidatos presentados por los Consejos Regionales Autónomos respectivos.

Artículo 41 Funciones y atribuciones de los Gerentes Portuarios
Los Gerentes Portuarios tendrán las siguientes funciones y atribuciones:

a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en la presente Ley, su Reglamento y los Reglamentos Internos de la EPN, así como las normativas y disposiciones del Presidente Ejecutivo;

b) Organizar el puerto de acuerdo con las necesidades del servicio, en cumplimiento con los requisitos dictados por la Junta Directiva y de las directrices señaladas por el Presidente Ejecutivo;

c) Controlar la entrada y salida de las naves en el puerto, el practicaje, maniobras, atraques, anclaje, amarre y desamarre de las mismas;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

d) Dirigir dentro del puerto el movimiento de los buques para organizar y controlar el embarque, desembarque, traslado y movimiento de la carga o pasajeros y dictar las órdenes para el efectivo almacenamiento de ésta;

e) Organizar los servicios del puerto, y hacer cumplir la disciplina, orden y seguridad en las actividades portuarias;

f) Velar por el eficaz desarrollo y funcionamiento de los servicios del puerto y tomar las medidas que tiendan a esa finalidad;

g) Cumplir con las directrices emanadas por la DGTA relativas a las normas de seguridad de conformidad al Código PBIP del Convenio Internacional SOLAS;

h) Ejercer en coordinación con la DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua la autoridad y dirección sobre los servicios de vigilancia portuario, de prevención de siniestros, accidentes y la formulación y aplicación de los planes especiales de contingencia;

i) Supervisar el cumplimiento de los términos de los contratos de concesión, arrendamiento o sociedades mixtas, en todo lo relativo a la administración y operatividad del puerto;

j) Velar de conformidad con las obligaciones establecidas en los contratos de concesión, arrendamiento o sociedad mixta para que los titulares mantengan en buen estado las instalaciones, equipos portuarios y en general todos los aspectos materiales de sus respectivas competencias;

k) Elaborar y presentar oportunamente para la aprobación preliminar del Presidente Ejecutivo, el proyecto de presupuesto de funcionamiento del puerto y elaborar periódicamente los estados financieros del mismo;

l) Ejecutar el presupuesto de funcionamiento del puerto y autorizar los gastos del mismo de conformidad con las directrices emanadas de la Presidencia Ejecutiva;

m) Proponer al Presidente Ejecutivo el nombramiento, ascenso, traslado, suspensión o remoción del personal subordinado inmediato, del puerto a su cargo;

n) Dirigir y supervisar las operaciones contables y financieras del puerto, de conformidad al régimen económico que rija a los puertos, conforme la presente Ley y su Reglamento;

o) Cumplir con las normas y requerimientos del Código PBIP, que aseguren el mantenimiento de la certificación de puerto seguro;

p) Aplicar, dentro de los puertos de actividad internacional de su propiedad o

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

administración, el Código Internacional de Mercancías Peligrosas, (IMDG);

q) Todas las demás funciones que le delegue el Presidente Ejecutivo, la Junta Directiva y los Reglamentos Internos.

Capítulo IV
Autoridad Marítima y Portuaria

Artículo 42 La Autoridad Marítima y Portuaria Nacional
Es la Dirección General de Transporte Acuático o simplemente la DGTA adscrita al Ministerio de Transporte e Infraestructura y que actúa con el apoyo de los Distritos Navales de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

Artículo 43 Competencias de la DGTA
Corresponde a la DGTA las siguientes competencias:

a) Ejercer la función de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, con competencia para regular los aspectos técnicos referidos a garantizar la funcionalidad y seguridad de la infraestructura portuaria, el buen funcionamiento de los equipos portuarios y en lo tarifario, a las administraciones portuarias del país, sean estas administraciones portuarias propiedad de la Empresa Portuaria Nacional o estén bajo su administración, así como las concesionadas, muelles administrados por gobiernos municipales, o en su defecto a los operadores portuarios designados por éstas; dicha regulación se ejercerá a su vez a los operadores de puertos de propiedad privada;

b) Elaborar y proponer, en conjunto con la EPN y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, ante las autoridades superiores, propuestas de políticas públicas relacionadas con las actividades portuarias, para su aprobación por el Presidente de la República;

c) Normar, regular y controlar los puertos nacionales, en lo que a su construcción, habilitación y la protección portuaria y prevención contra la contaminación acuática y ambiental se refiere;

d) Evaluar periódicamente o cuando lo estime conveniente, las actividades operacionales que se desarrollen en los puertos, incluyendo el mantenimiento de las instalaciones portuarias y todos los aspectos que inciden en la conservación y mejoramiento de los lugares comunes y vías de acceso;

e) Supervisar la aplicación de las políticas y normas que tiendan a optimizar los rendimientos y el ahorro en la actividad portuaria y coordinar la ejecución de mediciones de rendimientos en cada puerto del país, para proponer inversiones a corto, mediano y largo plazo, que permita mejorar los servicios y operaciones que generen divisas al país;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

f) Ejecutar todas las competencias y funciones relacionadas con el registro portuario de Nicaragua;

g) Establecer las regulaciones relacionadas con la construcción, rehabilitación, habilitación para la operación y mantenimiento de los puertos nacionales en general;

h) Promover el desarrollo de las actividades marítimas portuarias y la participación privada en la explotación de puertos y terminales marítimas, dentro de un régimen competitivo y de compromiso social;

i) Regular la construcción, remodelación, rehabilitación, mantenimiento, conservación y operación de puertos y obras marítimas;

j) Aprobar los estudios de diseño de construcción de puertos, de conformidad a los requisitos y parámetros que se establezcan en las leyes vinculantes y el Reglamento de la presente Ley;

k) Resolver en segunda instancia las apelaciones que provengan de las resoluciones administrativas emitidas por el Presidente Ejecutivo de la EPN en materia de su competencia. Los demás recursos de conformidad con los procedimientos establecidos en la Ley Nº. 290, "Ley de Organización, Competencias y Procedimientos del Poder Ejecutivo" y sus reformas;

l) Supervisar a los operadores y prestadores de servicios públicos portuarios, en lo que respecta al cumplimiento efectivo de las tarifas aprobadas, exigiendo la pública exhibición de las mismas;

m) Atender los reclamos de todos los usuarios de los servicios portuarios prestados en el ámbito de la República de Nicaragua;

n) Promover la firma, adhesión o ratificación de los tratados internacionales que regulan la actividad portuaria y velar por su cumplimiento;

o) Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios en materia de puertos, en coordinación con la Empresa Portuaria Nacional y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua;

p) Dictar sanciones por incumplimiento a la presente Ley, su Reglamento y regulaciones, de conformidad a las disposiciones legales pertinentes; y

q) Ejercer las demás atribuciones que expresamente se determinen en la presente Ley, su Reglamento y el ordenamiento jurídico nacional.

Capítulo V
Consultas, Cooperación y Coordinación Interinstitucional

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 44 Proceso consultivo
Cuando la EPN, la DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua lo estimen pertinente, de oficio o a petición del interesado, invitarán a audiencia pública o consulta a cualquier Institución pública o del sector privado, para la formulación de la Política Portuaria Nacional y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y cualquier otro aspecto pertinente.

Artículo 45 Apoyo de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua
La Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, como policía marítima, fluvial y lacustre brindará apoyo al sector portuario, por medio de los Distritos Navales, las capitanías de puerto y los puestos de control de embarcaciones, de conformidad con las atribuciones establecidas en la presente Ley, la Ley Nº. 399, "Ley de Transporte Acuático", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 166 y su reglamento, la Ley Nº. 749, "Ley de Régimen Jurídico de Fronteras", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 244 y su reglamento; y los acuerdos de cooperación interinstitucional.

Artículo 46 Coordinación Interinstitucional
De conformidad con lo establecido en la Ley Nº. 749, "Ley de Régimen Jurídico de Fronteras", los puertos nacionales se constituyen en puestos de control de fronteras, debiendo coordinarse las administraciones portuarias en cada puerto, la DGTA, la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, el Ministerio Agropecuario, la concurrencia de la Policía Nacional en cuanto al mantenimiento del orden interno, la seguridad de los ciudadanos, la prevención y persecución del delito, las autoridades aduaneras y tributarias, sanitarias, migratorias, edilicias, de gobiernos autónomos, o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, en los términos que establezca la legislación nicaragüense, la presente Ley y su Reglamento.

Capítulo VI
De la Seguridad y Protección Marítimo Portuaria

Artículo 47 Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria
La seguridad y protección marítimo portuaria se regirá por las políticas nacionales de seguridad y defensa, en base a lo normado por la reglamentación internacional, particularmente por el Código PBIP y coordinada por el Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria conformada por la DGTA, la Fuerza Naval, la Dirección de Información para la Defensa del Ejército de Nicaragua y la Empresa Portuaria Nacional a través de la Dirección de Seguridad y Protección Portuaria que la garantizará mediante la contratación de servicios de vigilancia y protección.

La DGTA y la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, controlarán la seguridad portuaria, navegac10n y salvaguarda de la vida humana, así como la preservación del medio acuático, en vías fluviales y lacustres del territorio fronterizo, evitando las actividades del crimen organizado.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 48 Seguridad y protección marítimo portuaria
La DGTA, en coordinación con la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, en su calidad de policía marítima, fluvial y lacustre y en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Nº. 399, "Ley de Transporte Acuático", emitirán las recomendaciones necesarias para garantizar la seguridad y velar por el orden de los recintos portuarios y mantener el estatus internacional de puerto seguro.

Las atribuciones y funcionamiento del Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria, se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

TÍTULO IV
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE PORTUARIO

Capitulo Único
Mecanismos de Protección del Medio Ambiente Portuario

Artículo 49 Plan de acción ambiental portuario
Las administraciones portuarias públicas, privadas o mixtas, elaborarán y presentarán a la DGTA y al Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, un plan de acción ambiental para la protección del medio ambiente en los espacios portuarios y vías de acceso a la navegación. Este plan se aplicará en cada puerto y tomará en consideración las recomendaciones de ambos organismos. Las autoridades municipales, Regionales, Gobiernos Territoriales Indígenas respectivas, serán consultadas para perfeccionar dichos planes y para su aprobación en el caso de las Regiones Autónomas.

Los mismos términos y condiciones son aplicables en cada oportunidad que se pretendan modificar, mejorar o ampliar los puertos existentes, presentando el estudio de impacto ambiental con su respectivo plan para la implementación de las medidas de prevención, corrección y control de los efectos generados por la ejecución del proyecto respectivo.

Artículo 50 Planes de contingencia
Las administraciones portuarias públicas, privadas o mixtas, deberán contar con planes especiales de acción ambiental y de contingencia, para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios, derrame de hidrocarburos o sustancias tóxicas y en materia de seguridad industrial, con el objeto de garantizar la continuidad del servicio, los cuales deberán ser previamente autorizados por la DGTA y coordinados con la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

Las mismas deberán programar y ejecutar sus actividades considerando los lineamientos generales y específicos que a los fines de la conservación, protección y mejoramiento del ambiente en los puertos, dicten los organismos competentes.

Artículo 51 Descarga, transferencia, tratamiento y eliminación de desechos

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

contaminantes
Todas las instalaciones portuarias, áreas de almacenamiento y terminales de carga y descarga, deberán disponer de medios, sistemas o procedimientos, según lo establecen los convenios internacionales sobre la materia, para la descarga, transferencia, tratamiento y eliminación de desechos, residuos petrolíferos, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, resultado de las operaciones normales de los buques. De igual manera deberán disponer de los medios necesarios para prevenir y combatir cualquier tipo de contaminación ambiental.

Corresponde a la DGTA supervisar, determinar y aprobar la disponibilidad de los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios, de acuerdo con la reglamentación aplicable, a fin de autorizar el funcionamiento de las instalaciones.

Artículo 52 Investigación de accidentes o siniestros acuáticos dentro del recinto portuario
En el caso de ocurrir un accidente o siniestro dentro de los recintos portuarios nicaragüenses bajo responsabilidad de la EPN, se formará una Comisión de Accidentes o Siniestros compuesta por: un funcionario de la DGTA, un funcionario de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, un funcionario de la Dirección General de Bomberos Portuarios y un funcionario de la DPN; para el levantamiento inmediato de la información en el Recinto de la administración portuaria donde ocurra el accidente, se auxiliará de un equipo técnico autorizado para tal efecto.

En caso de ocurrir un accidente o siniestro dentro de recintos portuarios de puertos nicaragüenses que no están bajo responsabilidad de la EPN, la Comisión de Accidentes o Siniestros únicamente la conformará un funcionario de la DGTA, un funcionario de la Dirección General de Bomberos Portuarios y uno de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

Las partes involucradas ejercerán sus derechos dentro del proceso de investigación y una vez determinada la responsabilidad, se ejercerá el reclamo del seguro, conforme lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Esta Comisión al finalizar el proceso elaborará un dictamen de carácter técnico para ser elevado ante la DGTA, quien dictará el fallo de primera instancia dentro de los diez días hábiles siguientes a la recepción del dictamen, sin perjuicio de los recursos de revisión y apelación correspondientes para agotar la vía administrativa.

En cualquier etapa del proceso las partes involucradas podrán resolver el conflicto mediante acuerdo directo, el que deberá ser suscrito y avalado ante la DGTA, sin ulterior recurso administrativo.

Artículo 53 Tarifa del servicio de seguridad y protección portuaria
Créase la tarifa del servicio de seguridad y protección portuaria para la financiación de las inversiones y actividades relacionadas con la seguridad integral marítima portuaria

a fin de asegurar el cumplimiento del Código PBIP. Los montos y procedimientos serán regulados en el Reglamento de la presente Ley.

Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que utilicen los puertos o instalaciones portuarias, ya sea para la importación o exportación de bienes a granel o en contenedores y mercancías en general o turistas internacionales utilizando las facilidades de los puertos de actividad internacional están en la obligación de pagar una tarifa del servicio de protección portuaria, cuyo monto y mecanismo de recaudación serán aprobados por la DGTA a propuesta de la Junta Directiva de la EPN, en los casos de los puertos de su propiedad o bajo su administración.

TÍTULO V
BIENES E INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO Y EXPLOTACIÓN DE LOS PUERTOS

Capítulo I
Dominio de los Bienes Portuarios

Artículo 54 Bienes de dominio público portuario
Son bienes de dominio público portuario:

a) Los bienes portuarios de titularidad pública, de conformidad a lo dispuesto en el Código Civil de la República de Nicaragua;

b) Las zonas de desarrollo portuario; y

c) Las mejoras o inversiones calificadas como bienes de dominio público en los contratos de concesión o de participación pública o privada.

Estos bienes son inalienables e imprescriptibles.

Artículo 55 Zonas de desarrollo portuario
Son bienes de dominio público en materia portuaria, las zonas de desarrollo portuario afectadas a la utilidad e interés público y que se encuentren comprendidas en las extensiones de tierra de la zona costera del mar y riveras de lagos y ríos, conforme la legislación nacional pertinente y por tanto se prohíbe expresamente la enajenación de la propiedad de los mismos.

Capítulo II
Desarrollo y Explotación de la Infraestructura

Artículo 56 Desarrollo y explotación de la actividad portuaria
El desarrollo de la infraestructura portuaria es responsabilidad del Estado, sin perjuicio de la inversión pública o privada subsidiaria que se autorice de conformidad con la presente Ley.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

La prestación de los servicios y la explotación de las facilidades portuarias corresponden al Estado, el que podrá hacerlo en forma directa o delegarlo a terceros mediante compromisos contractuales, de las formas y alternativas que se establecen en la presente Ley.

Asegurar el dragado de los puertos internacionales y nacionales de interés social, es responsabilidad del Estado, quien deberá destinar los fondos necesarios en el Presupuesto General de la República para tal efecto, el que será ejecutado por la EPN por sí o a través de terceros, para lo cual se dotará del equipamiento especializado necesario.

Para la obtención de dicho equipamiento, la EPN podrá contratar empréstitos debidamente avalados por el Estado de Nicaragua y gestionar alternativamente la cooperación de otros países para este fin.

Artículo 57 Formas de explotación de la infraestructura portuaria estatal
La infraestructura portuaria del Estado, será administrada por personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras, siendo las formas de administración, entre otras, las siguientes:

a) Administración de la EPN;

b) Administración Municipal;

c) Concesión;

d) Arrendamiento;

e) Sociedad mixta; y

f) Otras formas de participación entre el Estado y entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras.

Todas las formas de explotación antes señaladas, deberán ser formalizadas mediante el respectivo contrato en escritura pública y publicada en La Gaceta, Diario Oficial, sin perjuicio de su publicación en cualquier otro medio de comunicación nacional.

Artículo 58 Explotación de puertos o terminales nuevos por medio de concesiones
La concesión para el desarrollo y administración de nuevos puertos es un derecho que el Estado ejercerá a través de la EPN, de conformidad con la Ley, por medio del otorgamiento a personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras mediante la suscripción del correspondiente contrato suscrito por el Presidente Ejecutivo, en representación de dicha autoridad, para ocupar, explotar y desarrollar, en

forma exclusiva y temporal, puertos completos, partes de éstos, zonas terrestres o acuáticas e instalaciones dentro de los recintos, zonas de influencia portuaria y terminales, con el objeto de prestar servicios portuarios o conexos.

Las concesiones y contratos de explotación y desarrollo portuario que otorgue el Estado en las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, se tramitarán de conformidad a lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y las leyes de la materia.

Para la construcción, operación, administración o mantenimiento de puertos de interés local, de carácter pesquero, deportivo, turístico o de investigación científica, se requerirá de una autorización de funcionamiento, otorgada por la DGTA cuyas condiciones y forma de otorgamiento se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

Se excluyen de esta Ley las Concesiones en materia portuaria otorgadas por Ley especial, las que tendrán su propio procedimiento.

Artículo 59 Autoridad competente
La autoridad competente para el otorgamiento de las autorizaciones es la DGTA y para el otorgamiento de las concesiones es la EPN, de conformidad con la presente Ley y los procedimientos que se establecerán en el Reglamento.

Las solicitudes presentadas por las personas naturales o jurídicas interesadas, se tramitarán al tenor de lo dispuesto en la presente Ley y los procedimientos que se establecerán en el Reglamento de la misma.

Artículo 60 Vigencia de las concesiones o autorizaciones
La vigencia de las concesiones o autorizaciones o cualquier otra forma de participación pública o privada, no podrá exceder de veinticinco años, salvo Ley especial que considere un plazo mayor en relación con la inversión y su período de recuperación. Las prórrogas se regularán de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión o en su defecto en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 61 Cesión o traspaso de las concesiones o autorizaciones
El concesionado o autorizado, los partícipes de sociedades o entes mixtos, no podrán ceder ni traspasar su derecho, total o parcialmente, sin la previa autorización de la autoridad competente. Para autorizar la cesión o traspaso, la autoridad competente deberá verificar que, quien haya de sustituirse en los derechos, cumpla los requisitos exigidos por la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 62 Título de la concesión o autorización como garantía
El título o contrato de la concesión o autorización, o los derechos de sociedades mixtas, podrán ser otorgados en garantía, previa autorización de la autoridad competente, para la obtención de financiamiento de las inversiones que esté obligado

a realizar el concesionario o autorizado o socio respectivo, conforme a lo dispuesto en el Reglamento que se dicte de la presente Ley.

Artículo 63 Extinción de las concesiones o arriendos
Las concesiones o arriendos, se extinguirán por el vencimiento del plazo por el cual fueron acordadas, así como por las demás causas previstas en la legislación Civil y por aquéllas que fueren establecidas en el acto de otorgamiento.

Los equipos, medios flotantes y terrestres, y cualquier otra inversión o mejora, afectos a las mismas, quedarán a favor del Estado, bajo la administración de la autoridad competente, sin pago de indemnización alguna.

Artículo 64 Reversión de los bienes objeto de concesión o arriendo
Al finalizar la concesión o arriendo, por la terminación del plazo o por cualquier causa imputable al concesionario o arrendatario, los equipos, medios flotantes y terrestres y cualquier otra inversión o mejora, afectos a las mismas, quedarán a favor del Estado, bajo la administración de la autoridad competente, sin pago de indemnización alguna.

Artículo 65 Terminación de las concesiones o autorización
Cuando el titular de una concesión o autorización decida anticipadamente, cesar en su utilización, deberá comunicarlo a la autoridad competente, con un plazo de tres meses de anticipación, para su resolución sobre el destino del puerto. En este evento, la autoridad competente podrá:

a) Ordenar al titular el desmantelamiento de las instalaciones, a los fines de dejar la superficie terrestre y acuática en el mismo estado en que se encontraba al momento de la entrega en concesión;

b) Otorgar a un nuevo titular el puerto en concesión o autorización según sea el caso, de conformidad con los procedimientos ya establecidos; y

c) Ceder el puerto a las Regiones Autónomas de la Costa Caribe o municipios, en cuyo territorio se encuentre ubicado, para su operación como puerto de uso público, si es de interés de la EPN y existiera capacidad para su administración.

Artículo 66 Suspensión y revocación
Las concesiones que la EPN emita al tenor de lo dispuesto en el Reglamento de la Ley Nº. 399, "Ley de Transporte Acuático", finalizan por el vencimiento del plazo establecido en ellas.

La Autoridad Administradora de Puertos, EPN, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente las concesiones, si se dan las causales para ello.

Artículo 67 Causales de suspensión de la concesión

La suspensión de la concesión no podrá ser superior a seis meses y serán causales para ello las siguientes:

a) La concesionaria no pueda cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios portuarios que sean superiores a las pólizas o garantías previstas en los Artículos 240 y 243 del Reglamento a la Ley de Transporte Acuático y en la presente Ley;

b) La concesionaria incurra en reincidencia en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas;

c) La concesionaria interrumpe la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;

d) La concesionaria ejecute actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestatarios de servicios de estiba y desestiba que tengan derecho a ello;

e) La concesionaria viole reincidentemente las normas y procedimientos de protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, Código PBIP; y

f) Por el incumplimiento de las normas contractuales.

Artículo 68 Causales de cancelación definitiva de la concesión
Serán causales de cancelación de la concesión las siguientes:

a) Cuando la concesionaria así lo solicite;

b) Cuando la concesionaria pierde la capacidad legal, técnica o económica-financiera, sobre la base de la cual le fue otorgada la concesión;

c) Si las operaciones no se inician dentro del plazo de seis meses desde la fecha de otorgamiento de la concesión;

d) Cuando la concesionaria es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme la Ley de la materia y no ofrece, a criterio de la EPN, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios; y

e) Por la violación a las normas contractuales.

Artículo 69 Concesiones de interés estratégico
El Presidente de la República, por medio de la EPN y por razones de interés estratégico, podrá otorgar en concesión o asociación, la construcción y operación de nuevos puertos para uso público, previa aprobación técnica de la DGTA a personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras, previa consulta y aprobación, en su caso, con las municipalidades y Consejos Regionales de la Costa Caribe, donde

se emplace el puerto.

Cuando la inversión se desarrolle en territorio de las Regiones Autónomas, el instrumento legal a suscribir entre la Empresa Portuaria Nacional y el inversionista deberá contar con la aprobación del Consejo Regional conforme lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua, teniendo para ello dicho Consejo los sesenta días posteriores a la fecha en que le fue remitido para aprobarlo o hacerle las observaciones que considere pertinentes. De no pronunciarse en este período, se tendrá por aprobado por el Consejo Regional.

Esto sin perjuicio de las concesiones otorgadas por Ley especial para la construcción y operación de nuevos puertos.

Artículo 70 Explotación por medio de contrato de arrendamiento o sociedades mixtas
Para que proceda la explotación de la infraestructura portuaria por medio de un contrato de arrendamiento o una sociedad mixta, la EPN, deberá efectuar la selección del arrendatario, o el o los socios, según sea el caso, por medio de un proceso de licitación nacional o internacional. El Reglamento establecerá las condiciones de estas licitaciones, de conformidad con la Ley de la materia.

El contrato de arriendo sólo procederá por períodos de hasta cinco años, renovables de mutuo acuerdo por igual o menor período cuando no se requieran inversiones o mejoras en infraestructura, equipos o tecnología.

El contrato de arriendo, cuando el arrendatario deba invertir en mejoras, infraestructura, equipos o tecnología, podrá realizarse por períodos de hasta veinte y cinco años, prorrogables por período igual o menor, según el monto de las nuevas inversiones.

Las condiciones y modalidades por las cuales se regirán las sociedades mixtas serán de negociación directa entre la EPN y el inversionista privado, de conformidad con la Ley.

Artículo 71 Explotación de los puertos Estatales
El Estado a través de la EPN, será encargado de explotar directamente la infraestructura portuaria, y subsidiariamente la podrá delegar a terceros cuando sea de interés nacional y en las formas de explotación anteriormente mencionadas.

La EPN, será la instancia competente para definir la forma de participación del sector privado en las actividades portuarias, así como de entes públicos extranjeros, ya sea por medio de las concesiones, arrendamientos o constitución de sociedades mixtas u otras formas de explotación.

Para el cumplimiento de lo anterior al celebrarse un contrato de concesión,

arrendamiento o constituirse una sociedad mixta, la EPN deberá tener en cuenta la experiencia, solidez, capacidad técnica y financiera, el personal capacitado e idoneidad de los operadores, nacionales o internacionales a los cuales se les vaya a adjudicar un contrato de lo antes indicados.

Los cánones correspondientes a las concesiones portuarias, o a los contratos de arrendamiento, como las utilidades de las sociedades mixtas o cualquier otra contraprestación sobre estas materias que se establezca, se pagarán directamente a la EPN.

Artículo 72 Percepción de derechos
Las diferentes formas de explotación de puertos establecidas en la presente Ley, darán lugar a la percepción de derechos de concesión o autorización, y participación en las utilidades de las sociedades mixtas, según sea el caso, por parte de la EPN y de la DGTA. El monto de estos derechos se establecerá considerando la inversión, la rentabilidad y la duración de los mismos sobre el ingreso bruto de operaciones portuarias y se cuantificará con base a la propuesta de tarifa más competitiva presentada por el oferente, en relación con la tarifa que establezca el Reglamento de la materia.

La EPN manejará en una cuenta bancaria especial los ingresos provenientes de las concesiones y sociedades mixtas.

Artículo 73 Desarrollo de nueva infraestructura
La administración de los puertos de uso público, podrá ejecutar las tareas propias que ameriten el mantenimiento de la infraestructura existente. En caso de ampliaciones o construcciones de nuevas infraestructuras de los puertos bajo responsabilidad de la EPN, requerirá de la aprobación de su Junta Directiva, de conformidad a su Plan de Desarrollo Portuario y la autorización final de la DGTA.

Artículo 74 Transferencia a municipios y Gobiernos Regionales de puertos públicos y de uso particular
Por acuerdo de la Junta Directiva de la EPN, ratificado por el Presidente de la República y a través del Presidente Ejecutivo de la EPN, se podrá transferir a los municipios y Gobiernos Regionales otros puertos de uso particular, cuya autorización o concesión haya sido revertida al Estado en los términos establecidos en la presente Ley, así mismo podrá transferirse a los municipios y Gobiernos Regionales en cuyos territorios se encuentren ubicados puertos de uso público, de cabotaje nacional o de navegación interna, administrados por la EPN, si es de interés para el desarrollo del municipio o Región Autónoma, de conformidad con el Reglamento de la presente Ley.

Las administraciones portuarias darán cumplimiento a la obligación de mantener el puerto, dentro de los parámetros, en los términos y condiciones que establezca la DPN, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 75 Afectación y adquisición de bienes inmuebles
Se podrán afectar los bienes inmuebles del dominio público nacional y adquirir los del dominio privado, que fueren necesarios para la construcción de nuevos puertos de uso público, o para la ampliación de los puertos existentes. La afectación o declaratoria de utilidad pública para la adquisición de dichos bienes se efectuará a través de la Procuraduría General de la República, previa autorización del Presidente de la República, conforme lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua, la presente Ley y demás leyes de la materia.

Artículo 76 Ingresos comerciales
La EPN tendrá derecho a percibir y administrar todos los ingresos derivados de la operación comercial de los puertos bajo su responsabilidad, tales como operaciones financieras, arrendamientos de áreas cubiertas o descubiertas, concesiones, entre otros, en las condiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento. Lo anterior es sin perjuicio de los derechos contemplados en la Ley Nº. 445, "Ley de Régimen de Propiedad Comunal de los Pueblos Indígenas y Comunidades Étnicas de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe de Nicaragua y de los Ríos Bocay, Coco, Indio y Maíz", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 16 del 23 de enero del 2003.

Artículo 77 Pago de las tarifas por servicios de seguridad y protección marítimo portuaria
En todos los puertos de uso público o privado de actividad internacional bajo responsabilidad de la EPN, que sean administrados por la misma o por medio de contratos de concesión, arrendamiento, o sociedad, el titular estará obligado a efectuar el pago de las tarifas de seguridad y protección marítimo portuaria previstas en la presente Ley y su remisión a la EPN. Este fondo será administrado por el Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria y su destino específico es financiar el equipamiento y el desarrollo tecnológico para la seguridad portuaria integral.

Capítulo III
De los Contratos de Concesión

Artículo 78 Dominio del Estado sobre bienes concesionados
El Estado mantendrá el dominio sobre los bienes objeto de las concesiones. En consecuencia, no se otorgará sobre dichos bienes ninguna facultad de disposición o enajenación de su propiedad, sino únicamente las de uso y explotación, con las limitaciones previstas en la Ley y en el respectivo contrato.

Del mismo modo, el concesionario no podrá reclamar ni obtener título constitutivo de dominio sobre las mejoras construidas sobre las áreas o bienes dados en concesión.

Los Registros Públicos de la Propiedad Inmueble de la República de Nicaragua, rechazarán cualquier solicitud de inscripción de títulos constitutivos de dominio que incluyan bienes otorgados en concesión por la EPN.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 79 Responsabilidad contractual de los concesionarios
La EPN bajo ninguna circunstancia será responsable por las obligaciones o reclamaciones que surjan de relaciones contractuales adquiridas por los concesionarios ante terceros, dentro de su período de operación, incluyendo las de naturaleza administrativa, civil, comercial, laboral o cualquiera otra que implique algún tipo de responsabilidad en materia de obligaciones.

Será parte de las atribuciones y deberes de la EPN, asegurar en los contratos de concesiones, el cumplimiento de la legislación vigente en el país y particularmente la legislación laboral, ambiental y de seguridad social, así corno la estabilidad y derechos de los trabajadores, plasmados en la Ley y en la convención colectiva en los límites establecidos por la misma.

Artículo 80, Cláusulas mínimas del contrato de concesión y sociedad mixta
El contrato de concesión y sociedades mixtas para la construcción, el desarrollo y la administración de terminales marítimas o portuarias, deberán contener corno mínimo, lo siguiente:

a) Alcances y objeto de la concesión;

b) El servicio objeto de la concesión;

c) Las modalidades de prestación de los servicios;

d) La garantía del cumplimiento de estándares internacionales sobre sistemas de calidad en la actividad portuaria;

e) Cronograma que especifique los períodos que correspondan a la construcción, expansión y modernización de los puertos o terminales portuarias, montos, plazos y condiciones de las inversiones que se harán en cada uno de ellos, apegadas a las disposiciones que sean aplicables a la protección del medio ambiente;

f) El procedimiento de control operacional, contable, financiero y de fiscalización de los trabajos técnicos, así corno las penalidades en que incurrirá el concesionario en caso de incumplimiento del programa de inversión;

g) Derechos y obligaciones de las partes sobre las áreas otorgadas en concesión o sociedad mixta, con especificación de las actividades a desarrollar por el concesionario o asociado;

h) Las cláusulas relativas al régimen económico financiero de la concesión y la participación del Estado en las utilidades de ésta;

i) El monto a pagar por el derecho a la obtención de la concesión o sociedad mixta;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

j) Tarifas aplicables, criterios para su fijación, sus incrementos, que el concesionario o la sociedad deba pagar a la EPN; derechos e impuestos a pagar a la Dirección General de Ingresos y a la Dirección General de Servicios Aduaneros, según corresponda, así corno los plazos para realizar dichos pagos;

k) Las causas para la revisión de los compromisos contractuales;

l) Término de duración del contrato;

m) El otorgamiento de la garantía de fiel cumplimiento;

n) Área territorial en la cual el concesionario o la sociedad puede ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones contractuales;

o) Mecanismos de renovación del contrato, con indicación clara de los requisitos que debe cumplir el concesionario o la sociedad para solicitar al Estado la renovación de su contrato;

p) Exoneraciones aduaneras y fiscales que el Estado conceda a la empresa concesionaria o a la sociedad.

En los contratos se especificarán las exoneraciones de derechos e impuestos correspondientes, conforme lo dispuesto en la legislación de la materia;

q) El establecimiento de los derechos de los usuarios;

r) La capacitación y seguridad del trabajador portuario;

s) Las causas de terminación del contrato y sus consecuencias;

t) Las obligaciones recíprocas al término de la concesión o sociedad mixta;

u) Sanciones a los incumplimientos de las obligaciones contenidas en el contrato y la Ley;

v) Determinación de los tribunales u organismos arbitrales que deberán decidir las interpretaciones o disputas que surjan por razón del contrato de concesión; y

w) Determinación de los porcentajes de personal nicaragüense en los diferentes niveles de asesoría, ejecutivos, técnicos y operarios en general.

Lo anterior es sin perjuicio del derecho que se reserva el Estado, a través de la EPN, de incluir en el contrato de concesión cualquier otra cláusula o condición que estime conveniente, a fin de asegurar los intereses de la nación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 81 Sometimiento a leyes nacionales y solución de controversias
Los contratos de concesión o arrendamiento, serán regulados exclusivamente por las leyes de la República de Nicaragua. Las controversias que surjan por razón de la interpretación o aplicación del contrato serán sometidas a:

1) Arreglo amistoso entre las partes;

2) Mediación ante la Dirección de Resolución Alterna de Conflictos de la Corte Suprema de Justicia; o

3) Arbitraje, de conformidad con las leyes de la República de Nicaragua.

En caso de arbitraje, el Gobierno de la República de Nicaragua, por conducto de la Junta Directiva de la EPN, designará un árbitro, quien junto con el que designe el concesionario o arrendatario, deberán designar un tercer árbitro, en caso de discordia, para que se constituya el tribunal arbitral.

Si no hay acuerdo para el nombramiento de un tercer árbitro, cualquiera de las partes podrá solicitarlo a la Sala Civil del Tribunal de Apelaciones de Managua, quien lo nombrará.

Artículo 82 Derechos del concesionario y de las Instituciones del Estado
Los concesionarios ejercerán sus derechos en el área de concesión y conforme a los términos acordados, sin perjuicio de las facultades y atribuciones que les corresponden a las Instituciones de Seguridad Pública y a los demás entes del Estado, en virtud de disposiciones nacionales o internacionales en materia aduanera, de salubridad, migración, supervisión y control por la Contraloría General de la República.

Artículo 83 Obligaciones generales de los concesionarios y arrendatarios
Serán obligaciones generales de los concesionarios y arrendatarios, sin perjuicio de las demás establecidas en la presente Ley y su Reglamento, así como en los respectivos contratos, las siguientes:

a) Cumplir con los alcances y objeto de los contratos;

b) Prestar los servicios autorizados en las condiciones apropiadas de seguridad, calidad, rapidez y eficiencia, incluyendo las construcciones y mantenimiento de canales y señalizaciones de acceso;

c) Cumplir las órdenes y disposiciones emanadas de las autoridades y los organismos competentes;

d) Someter a la aprobación de la EPN las obras, mejoras o reparaciones mayores que hayan de efectuarse a los bienes otorgados en concesión y cumplir las

recomendaciones que al efecto les señale ésta, previa consulta a la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional;

e) Conservar y custodiar los bienes del Estado otorgados en concesión con la debida diligencia y devolverlos a la EPN a la expiración del respectivo contrato, según se hubiera pactado, sin perjuicio de las mejoras de carácter permanente que quedarán en favor de la EPN;

f) Realizar las operaciones de acuerdo con las prácticas de seguridad vigentes y mantener medidas preventivas para evitar la contaminación, dando cumplimiento a las normas nacionales y con lo estipulado en los convenios internacionales ratificados por la República de Nicaragua;

g) Permitir el ingreso y salida de carga del país a cualquiera que necesite usar las instalaciones portuarias sin discriminación comercial;

h) Permitir a los funcionarios de la DPN el libre acceso a los bienes otorgados en concesión, a fin de verificar el desempeño y comprobar el cumplimiento de las condiciones de calidad, compensación económica y adecuación técnica de los proyectos ejecutados y el cumplimiento de las normas de seguridad integral;

i) Suministrar mensualmente a la DPN un detalle de la información estadística de la carga manejada en el puerto;

j) Asumir el pago de los gastos de energía, comunicaciones, aseo, agua, limpieza y cualquier servicio que requiera con ocasión del ejercicio de sus actividades, quedando entendido que al concluir la concesión todas las cuentas por estos servicios serán pagadas por el concesionario en su totalidad;

k) Asumir el pago de los salarios, las prestaciones, las cuotas del seguro social y cualquier otro que en su condición de empleador deba satisfacer en virtud de las leyes o acuerdos contractuales vigentes;

l) Permitir el uso gratuito temporal de las instalaciones portuarias, a las naves al servicio del Estado de Nicaragua, cuando por razones de seguridad y defensa nacional, orden público, estado de emergencia o desastre, riesgo o peligro inminente, fuera requerido por la Fuerza Naval;

m) Garantizar las obligaciones que adquiera, mediante el contrato con una fianza de cumplimiento y suscribir las pólizas de responsabilidad civil, de incendio, de contaminación o cualquier otra que fuera pactada en el correspondiente contrato;

La compañía de seguro que emita las fianzas señaladas anteriormente, deberá informar inmediatamente a la DPN si hay una suspensión en el pago de las citadas pólizas; y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

n) Cumplir con cualesquiera otras disposiciones que según la naturaleza de la concesión o de las obras a realizar estime la Junta Directiva de la EPN, según sea el caso, las que deben establecerse en el respectivo contrato.

Capítulo IV
De los Servicios y Operaciones Portuarias

Artículo 84 Concepto de servicios portuarios
Son servicios portuarios, las actividades de prestación de servicios relacionados con las funciones de las administraciones portuarias, necesarias para la correcta explotación de los puertos y desarrolladas en el ámbito jurisdiccional de los mismos.

Artículo 85 Clasificación de servicios portuarios
Se tiene por servicios portuarios los siguientes:

a) Practicaje;

b) La señalización marítima y uso de canales de acceso;

c) Remolcaje y salvataje;

d) Amarre y desamarre;

e) Pasajeros que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, de carga, descarga de equipajes, o vehículos en régimen de pasaje;

f) Recepción de desechos sólidos y líquidos generados por buques;

g) Manipulación de mercancías tanto fraccionada como en contenedores, que incluye la carga, descarga, estiba, desestiba, transferencia, transbordo, consolidación, desconsolidación, recepción y despacho y cualesquiera otro necesario para la prestación de servicios; y

h) Cualquiera otro servicio portuario que se establezca en el futuro.

Artículo 86 Prestación de los servicios portuarios
La prestación de los servicios portuarios en los puertos de interés general constituye unos servicios público esencial de titularidad estatal. Dichos servicios podrán ser brindados también por personas naturales o jurídicas constituidas estas últimas de conformidad con las leyes nacionales. Estas empresas serán autorizadas a solicitud de los usuarios y de conformidad con lo establecido en las leyes, reglamentos y disposiciones de la materia.

Los servicios portuarios serán prestados directamente por cada administración

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

portuaria o indirectamente por los operadores portuarios que hayan obtenido la concesión y contrato de operación de parte de la EPN y la respectiva licencia de operación de parte de la DGTA, para la prestación de los respectivos servicios portuarios, utilizándose para ello conforme el contrato, los medios y equipos que posee el puerto o la empresa a cargo de los servicios.

Artículo 87 Excepciones para la prestación del servicio portuario
En caso de falta de medios de carga y descarga, la administración portuaria podrá autorizar al naviero el uso de medios de carga y descarga propios del buque, previa presentación de parte del naviero de los certificados emitidos por autoridad competente de la idoneidad de los medios técnicos a emplearse. En caso de ser necesario el empleo del personal del buque, el naviero deberá acreditar la cualificación del personal que manejará los medios, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales. En casos especiales se podrá autorizar el uso de equipos externos.

En los casos previstos en el párrafo anterior, la administración portuaria podrá imponer las condiciones que estime necesarias para que se garantice la realización de las operaciones en condiciones de seguridad y calidad ambiental, de conformidad con el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 88 Régimen de prestación de los servicios portuarios
Los servicios portuarios se prestarán por los administradores portuarios en régimen de gestión directa o indirecta, siempre que no impliquen ejercicio de autoridad, por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, fomentando la competencia entre operadores.

La EPN, determinará el régimen de gestión directa o indirecta de cada servicio portuario y en su caso, el número máximo de posibles prestadores del mismo, atendiendo a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas, debidamente determinadas en la Ley de la materia.

Los contratos suscritos por la EPN para la prestación por gestión indirecta de los servicios portuarios, estarán sujetos al ordenamiento jurídico privado y a lo dispuesto en los pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares y no otorgarán derecho a la prestación del servicio exclusivo.

La preparación y adjudicación de los contratos de servicios con un número limitado de prestadores, se ajustará a los principios de publicidad y concurrencia, de conformidad con la normativa aplicable en Ley de la materia.

Artículo 89 Desagregación de mercancía y recepción de desechos
En el caso de las cargas de importación que excedan el peso permisible establecido por el Departamento de Pesos y Dimensiones del Ministerio de Transporte e Infraestructura, el usuario está obligado a desagregar la mercadería dentro del recinto

portuario, por su cuenta y riesgo, de conformidad a lo establecido en el Reglamento portuario correspondiente.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por los buques se regirá por las regulaciones y normas que determine la DGTA al efecto.

Artículo 90 Concepto de operaciones portuarias
Son operaciones portuarias los servicios de atraque, amarre, desamarre, carga, descarga, transferencia, estiba, desestiba, llenado, consolidación y vaciado de contenedores, la movilización de la carga, la recepción y entrega de mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento; el suministro de equipos de manipulación de mercancías móviles; el suministro de agua, combustible, víveres y afines a los buques; la seguridad industrial, las reparaciones menores de los buques y equipos, inspecciones y verificación de carga y en general otros servicios de naturaleza semejante.

Artículo 91 Disponibilidad Operacional de los puertos
Los puertos internacionales de Nicaragua estarán hábiles operativamente durante las veinticuatro horas todos los días del año.

Las gestiones administrativas estarán reguladas por los Reglamentos portuarios correspondientes.

Los puertos nacionales de interés local se regirán por sus propias regulaciones.

Artículo 92 Requisitos para constituirse como empresa de servicio portuario
Los requisitos para constituirse como empresa de servicio portuario se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 93 Registro auxiliar
Los transportistas terrestres, los proveedores de naves, los agentes aduanales y cualesquiera otros auxiliares de la administración aduanera, así como las demás personas naturales y jurídicas que realicen actividades en la zona portuaria, distinta a las que la presente Ley considera operaciones portuarias, deberán inscribirse en el registro auxiliar, llevado por el administrador portuario respectivo.

Capítulo V
Del Régimen de Responsabilidad

Artículo 94 Orden de prelación de las normas aplicables
La responsabilidad de los operadores portuarios se regirá, en el siguiente orden de prelación:

a) Por las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

b) Por la legislación nacional y en especial la de carácter mercantil;

c) Por las estipulaciones contractuales, en tanto no contradigan lo dispuesto en la presente Ley;

d) Por los convenios internacionales sobre la materia, suscritos y ratificados por Nicaragua;

e) Por los usos y costumbres mercantiles, cuando corresponda.

Artículo 95 Responsabilidad del operador portuario
Los operadores portuarios responden por las mercancías desde el momento en que se hacen cargo de ellas hasta el momento en que las colocan en poder de la persona facultada para recibirlas, de conformidad con los procedimientos aduaneros aplicables.

Cuando el embarcador o el transportista suministren las mercancías agrupadas en un contenedor, paleta u otro elemento de consolidación de la carga o cuando estén embaladas, el término mercancía comprenderá ese elemento o ese embalaje.

El operador portuario responde igualmente, por los daños a los buques, causados con ocasión de las operaciones de carga y descarga, que le sean imputables.

La responsabilidad por daños personales se regirá por la legislación común y los convenios internacionales aplicables.

Artículo 96 Limitación de responsabilidad
En aquellos casos en que el operador portuario sea designado por el porteador marítimo, aquél podrá invocar las exoneraciones y límites de responsabilidad que amparen a este último, de conformidad con la Ley.

En los demás casos, el operador portuario podrá limitar su responsabilidad a una suma que no exceda el equivalente a DEG 666.67 (Derechos Especiales de Giro) por bulto u otra unidad de carga, o a dos Derechos Especiales de Giro DEG, por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, cualquiera que sea la mayor.

En ningún caso el monto a indemnizar excederá el valor según factura, de la mercancía perdida o dañada.

Se entiende por Derecho Especial de Giro (DEG), el definido como tal por el Fondo Monetario Internacional.

Se tomará como valor del DEG, el que esté fijado para el momento en que ocurra la pérdida o el daño.

Artículo 97 Responsabilidad del administrador portuario

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

En los puertos donde el administrador portuario preste directamente los servicios portuarios, éste responderá, en los mismos términos establecidos en la presente Ley para el operador portuario, por los daños o pérdidas que se causen a las mercancías.

Artículo 98 Privilegios marítimos sobre los buques y sobre las mercancías transportadas
Los créditos de la EPN sobre los buques y las mercancías transportadas estarán cubiertos conforme el Título IV, De la Propiedad de los Buques y Artefactos Navales; Capítulo IV, Privilegios Marítimos Sobre los Buques y el Capítulo V, Privilegios Marítimos Sobre las Mercancías Transportadas, de la Ley Nº. 399, Ley de Transporte Acuático, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 166 del 3 de septiembre del 2001.

Artículo 99 Responsabilidad por daños a los buques
El operador portuario y el administrador portuario podrán limitar su responsabilidad por daños ocasionados a los buques, con arreglo a los siguientes valores:

a) Ciento Sesenta y Siete mil Derechos Especiales de Giro (DEG 167 ,000.00), cuando se trate de buques de hasta quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB);

b) En naves cuyo arqueo exceda de quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB), la cuantía que se indica a continuación para cada caso, además de la citada en el literal anterior:

1) De quinientas una (501 AB) a treinta mil (30.000 AB) unidades de arqueo bruto, Ciento Sesenta y Siete Derechos Especiales de Giro (DEG 167) por cada unidad de arqueo bruto;

2) De treinta mil una (30.001 AB) a setenta (70.000 AB) unidades de arqueo bruto, Ciento veinticinco Derechos Especiales de Giro (DEG 125) por cada unidad de arqueo bruto;

3) Por cada unidad de arqueo bruto que exceda de setenta mil (70.000 AB), ochenta y tres Derechos Especiales de Giro (DEG 83).

El valor del DEG deberá ser certificado diariamente por el Banco Central de Nicaragua y los pagos se deberán enterar en córdobas.

Artículo 100 Procedimiento para la limitación de la responsabilidad
A los fines del ejercicio de la limitación de responsabilidad previsto en los Artículos precedentes, se seguirá el procedimiento que establezca el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 101 Forma de emisión de documentos
Al momento de recibir las mercancías, el operador portuario emitirá por escrito los documentos necesarios o, al menos, un acta de recepción única o parcial firmada, en

la que se identifiquen las mercancías, se acuse recibo, indicando fecha en que fueron recibidas y se haga constar su estado y cantidad, dicho documento podrá incorporar las condiciones generales de los conocimientos de embarque utilizados por los porteadores.

Artículo 102 Presunción de buen estado de la mercancía
Si el operador portuario no emite los documentos a que se refiere el Artículo anterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en buen estado.

Artículo 103 Medios de emisión de los documentos
Para la emisión de los documentos referidos en los artículos anteriores, podrá emplearse cualquier medio que deje constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el operador portuario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, dichos documentos podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos.

La firma podrá ser manuscrita, o bien estampada mediante facsímil o autenticada por un código electrónico, de conformidad a la Ley de la materia.

Artículo 104 Exclusión de responsabilidad
El operador portuario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causa la pérdida, el daño o el retraso, se produjo durante el período en que ellas estaban bajo su custodia, de conformidad con la presente Ley, a menos que pruebe que él, sus empleados, mandatarios u otras personas a quien haya encomendado la prestación del servicio portuario, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Artículo 105 Causas concurrentes
Cuando el operador portuario, sus empleados, mandatarios u otras personas a cuyo trabajo haya encomendado para la prestación del servicio, no hayan adoptado las medidas a que se refiere el artículo anterior y ese incumplimiento concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el operador portuario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes puedan atribuirse a tal incumplimiento y siempre que pueda probar el monto de los perjuicios que no le pueden ser atribuidos personalmente.

Artículo 106 Retraso en la entrega
Hay retraso en la entrega de la mercancía, cuando el operador portuario, habiendo recibido las mercancías, no las coloca en poder de la persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de veinticinco días continuos de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega. No habrá retraso en la entrega de la mercancía, cuando habiendo sido ésta puesta a la disposición de la persona facultada para recibirla dentro de aquel plazo la misma no haya sido retirada.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 107 Limitación por retraso en la entrega
La responsabilidad del operador portuario por retraso en la entrega de las mercancías, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y medio el precio que deba pagarse por los servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.

Artículo 108 Presunción de pérdida de las mercancías
Si el operador portuario no coloca las mercancías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, dentro del plazo de treinta y cinco días continuos, después de haber recibido de esa persona la solicitud, ésta podrá considerarlas perdidas a los fines legales.

Artículo 109 Aviso de pérdida, daño o retraso
El transportista, consignatario o cualquier otra persona facultada para recibir las mercancías de manos del operador portuario, dispondrá de un plazo de tres días hábiles, contado desde la fecha en que las haya recibido, para dar a éste el aviso de pérdida, daño o retraso en la entrega, especificando la naturaleza general del perjuicio sufrido.

Artículo 110 Examen o inspección de las mercancías
Cuando se hubiere dado el aviso de pérdida o daño conforme al Artículo anterior, el operador portuario, el transportista y la persona facultada para recibir las mercancías, se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías en general y la comprobación del número de bultos existentes y faltantes.

No obstante, si el operador portuario y la persona facultada para recibir las mercancías hubieren participado en un examen o en una inspección de las mismas, documentado mediante acta suscrita por ambas partes, en el momento en que fueron puestas en poder de esta última, se omitirá el régimen de avisos y presunciones establecido en el Artículo precedente.

Artículo 111 Extensión de limitación de la responsabilidad
Las exoneraciones y límites de responsabilidad previstas en el presente Título, serán aplicables en los recintos extra portuarios, tales como: los denominados puertos secos, terminales de contenedores, depósitos multimodales, zonas de apoyos logísticos y similares que se encuentren bajo la administración y control del operador o administrador portuario. Serán aplicables, igualmente, en aquellos casos en los cuales el transporte terrestre sea contratado por cuenta del porteador marítimo o el dueño de la mercancía.

Artículo 112 Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad
El operador portuario no podrá limitar su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión del propio operador portuario

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

o de sus empleados o mandatarios, realizada con intención de causar las mismas o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Esta disposición será igualmente aplicable al empleado o mandatario del operador portuario u otra persona a cuyos servicios éste haya encomendado la prestación de sus servicios, a quien se exija directamente su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión de ese empleado, mandatario o persona, realizada con intención de causar las mismas o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 113 Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas
Cuando fueren puestas en poder del operador portuario mercancías peligrosas que no estén marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas como tales, o si en el momento de hacerse cargo de ellas, no ha tenido conocimiento por otro medio de su carácter peligroso, aquél tendrá derecho a:

a) Adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso y, en particular, cuando las mercancías constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes, a destruir dichas mercancías, a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos, sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercancías que se ocasione por la adopción de estas medidas para lo cual, en todo caso, deberá seguir los procedimientos fijados por la autoridad competente;

b) Ser reembolsado de todos los gastos en que hubiere incurrido para la adopción de las medidas a que se refiere el literal anterior, por la persona que no haya cumplido la obligación de hacer constar la peligrosidad de tales mercancías.

Artículo 114 Derecho de retención sobre las mercancías
El operador portuario tendrá derecho de retención sobre las mercancías bajo su custodia, por el precio de los servicios que haya prestado con respecto a esas mercancías y de los gastos ocasionados con motivo de los mismos, salvo disposición en contrario del contrato por el cual se rija la prestación de sus servicios.

Artículo 115 Garantía o caución
El derecho de retención estipulado en el Artículo anterior cesará cuando se ofrezca garantía suficiente a satisfacción del operador portuario, o si se procede a la consignación judicial de una suma equivalente a la reclamada.

Artículo 116 Embargo ejecutivo
El operador portuario podrá solicitar ante el juez competente, el embargo ejecutivo de la totalidad o parte de las mercancías sobre las que haya ejercido el derecho de retención, conforme a lo dispuesto en los artículos anteriores, para la satisfacción de su crédito.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Este derecho no se extenderá a los contenedores, paletas u otros elementos de unitarización o embalaje análogos, que sean propiedad de terceras personas y en los que figure claramente la identificación de su propiedad, salvo que el operador portuario tuviere créditos contra los propietarios de dichos bienes, originados en reparaciones o mejoras que haya efectuado en los mismos.

De la suma producto del remate, una vez pagadas las deudas privilegiadas conforme a la Ley y deducidas las sumas adeudadas y demás gastos incurridos por el operador portuario, el remanente será puesto por el tribunal a la disposición del propietario de la mercancía.

Artículo 117 Prescripción de las acciones
Las acciones reguladas en el presente Título prescribirán en el plazo de un año.

La prescripción se interrumpe con la interposición de la demanda, practicada de conformidad con la Ley.

Artículo 118 Inicio de la prescripción
La prescripción comenzará a correr desde el día en que el operador portuario haya puesto las mercancías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas.

En caso de pérdida total de las mercancías, desde el día en que la persona facultada para presentar una reclamación, reciba del operador portuario el aviso de que las mercancías se han perdido o desde el día en que esa persona pueda considerarlas perdidas.

Artículo 119 Estipulaciones contractuales no válidas
Toda estipulación contractual celebrada por el operador portuario, o contenida en cualquier documento firmado o emitido por éste conforme a lo dispuesto en la presente Ley, por la cual se establezca un régimen de responsabilidad más favorable que el contenido en este Título, será nula y sin efecto alguno.

No obstante, el operador portuario podrá convenir en aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de la presente Ley.

Artículo 120 Jurisdicción competente
Todas las acciones derivadas de la presente Ley, serán conocidas por la jurisdicción administrativa o judicial nicaragüense, según el caso.

TÍTULO VI
DEL RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SISTEMA PORTUARIO

Capítulo I

Del Régimen Tarifario

Artículo 121 Órgano de control del sistema de tarifas y precios
La DGTA es la autoridad competente para revisar y autorizar el sistema de tarifas y precios portuarios y controlar su aplicación.

Artículo 122 Tarifas y precios de la infraestructura portuaria
Las tarifas y los precios por el uso de la infraestructura portuaria, deberán establecerse dentro de las siguientes normas:

a) No podrán hacer diferencias por razones de procedencia o destino, ni de las naves ni de la carga, ni por la nacionalidad o bandera de las naves;

b) Deberán considerar la estructura, el valor numérico y la forma de aplicación;

c) Deberán ser públicas y contar con los procedimientos de difusión;

d) Deberán cubrir todos los costos, los gastos específicos y el margen de utilidad, no pudiéndose establecer bajo ningún concepto, pagos adicionales a las tarifas por la operación portuaria;

e) La DPN, a solicitud de la EPN, serán los órganos encargados de revisar y proponer la fijación de las tarifas máximas para los servicios portuarios en puertos bajo responsabilidad de la EPN;

f) Se excluye del pago de tarifas y precios por el uso de las mismas a las naves del Ejército de Nicaragua;

g) Las naves de armadas extranjeras, invitadas o autorizadas por el Estado, que visiten el país, estarán exoneradas del pago de tarifas y precios por el uso de las mismas, en aplicación al principio de reciprocidad internacional, toda vez que no realicen operaciones comerciales; y

h) Las naves que utilicen los muelles para descargar objetos o productos donados por Gobiernos extranjeros, instituciones religiosas o de caridad, Organizaciones No Gubernamentales u otras instituciones similares, para programas de beneficio social, o que por su finalidad estratégica resulten de interés para el país, estarán exoneradas del pago total o parcial de tarifas y precios portuarios, siempre que dicha exoneración haya sido previamente solicitada por los beneficiarios, por el valor proporcional de las mercancías donadas, y autorizada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a solicitud y con el aval de la Junta Directiva de la EPN.

Artículo 123 Tarifas y precios de los servicios portuarios
Las tarifas y precios de los servicios portuarios, tales como: estiba, desestiba, transferencia, acarreo, almacenaje, consolidación y desconsolidación de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

contenedores, manipulación de carga en tierra o a bordo, practicaje, remolcaje y las conexas con las operaciones portuarias, sólo podrán ser fijadas libremente, por los prestadores de servicios, sujetas a la oferta de mercado y a las normas generales de restricción indebida a la libre competencia y a las especiales que se indican en la presente Ley al respecto, cuando ellas no hayan sido sujetas a un valor máximo por la DGTA.

Capítulo II
De la Autofinanciación

Artículo 124 Principio de autofinanciación
El sistema portuario nacional estatal se sustentará en un régimen económico basado en el principio de la autofinanciación.

Los ingresos de las actividades ordinarias del sistema portuario nacional y de cada una de las administraciones portuarias, deberá cubrir al menos los siguientes conceptos:

a) Los gastos de explotación y los financieros;

b) Las cargas fiscales;

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones;

d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, que permita hacer frente al servicio de las deudas contraídas y generar fondos para el desarrollo de nuevas inversiones; y

e) Una vez cubiertas las necesidades determinadas por la Junta Directiva de la EPN, los recursos excedentes se reinvertirán en el mejoramiento y modernización de las instalaciones y equipamiento portuario.

Para garantizar el autofinanciamiento de los puertos bajo responsabilidad de la EPN, ésta acordará con cada una de ellas los objetivos de gestión y rentabilidad anual de cada puerto, atendiendo a sus características específicas, diferencias competitivas, necesidades de inversión, evolución de la demanda y otros factores diferenciales, considerando el objetivo de rentabilidad para el conjunto de puertos bajo su responsabilidad.

Artículo 125 Recursos económicos de la EPN
Los recursos económicos de la EPN estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

b) Un porcentaje de los ingresos devengados por las administraciones portuarias;

c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades comerciales de distinto género;

d) Los ingresos provenientes de los cánones de concesión, arrendamientos, sociedades mixtas u otras formas de explotación pública o privada;

e) Los ingresos que provengan de asignaciones del Presupuesto General de la República o de los Presupuestos municipales;

f) Las ayudas o subvenciones cualesquiera sea su procedencia;

g) Los ingresos provenientes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar;

h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de personas naturales y jurídicas; y

i) Cualquier otro que le sea atribuido por el ordenamiento jurídico nacional.

Artículo 126 Recursos económicos de las administraciones portuarias
Los recursos económicos de las administraciones portuarias estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos, conforme la Ley;

b) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones;

c) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario;

d) Los que pudieran asignarse en el Presupuesto General de la República o en los de otras administraciones públicas;

e) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia;

f) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar;

g) El producto de la aplicación del régimen sancionador;

h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas; y

i) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 127 Fondo de Compensación Interportuario
El Fondo de Compensación Interportuario constituye un instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario. Será administrado por la EPN de conformidad con los acuerdos adoptados por su Junta Directiva y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación de la Empresa Portuaria Nacional y de cada puerto Estatal que lo requiera.

Las administraciones portuarias y la EPN realizarán aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario conforme a los criterios y límites establecidos en la reglamentación acordada para este fin por la Junta Directiva.

Dichas aportaciones tendrán la consideración de gasto no reintegrable. Capítulo III De las Normas de Fomento Portuario

Capítulo III
De las Normas de Fomento Portuario

Artículo 128 Incentivos a la inversión
Los proyectos de inversión aprobados, durante el período de la construcción, mejora, ampliación o desarrollo de infraestructuras portuarias se considerarán exentos de los derechos e impuestos a la importación, compras locales e impuestos municipales y gozarán de los beneficios fiscales siguientes: importación de maquinarias, equipos, materiales, repuestos e implementos que se requieran para la construcción, mejora, ampliación o desarrollo de infraestructuras portuarias, de los puertos y terminales, estatales, de uso público, bajo administración pública o concesionada, habilitados para el comercio interior y exterior.

La fiscalización y control de las exoneraciones se sujetarán a las disposiciones que establezcan la legislación nacional, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Reglamento de la presente Ley.

TÍTULO VII
DE LAS SANCIONES

Capítulo único
De las Sanciones Pecuniarias y su Graduación

Artículo 129 Clasificación de las sanciones
Las infracciones que a continuación se expresan serán sancionadas en la forma siguiente:

a) Quienes administren u operen un puerto o construcción portuaria sin haber obtenido previamente habilitación o autorización correspondiente serán sancionados, con multa entre 5,000 y 20,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Como pena accesoria se impondrá el cierre de las instalaciones hasta la obtención de la concesión, habilitación o autorización;

b) Quienes habiendo obtenido la respectiva concesión, habilitación o autorización para una función determinada, den al puerto o construcción portuaria una función distinta a la contenida en el contrato respectivo, serán sancionados, con multa entre 10,000 y 70,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

c) Las administraciones portuarias que no presenten a la EPN en el lapso establecido, el informe de gestión anual y el informe sobre el cumplimiento de metas trazadas en el plan maestro de cada puerto, serán sancionadas con multa de 500 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial por cada mes de retraso;

d) Las administraciones de puertos de uso privado que no remitan a la DGTA la información relativa a los movimientos de carga y buques, presupuestos, planes de inversión, y cualquier información que solicite la DGTA, serán sancionadas, con multa de 500 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial, por cada mes de retraso;

e) Las administraciones portuarias que no elaboren el plan de acción ambiental portuario y lo sometan a la aprobación de la DGTA, serán sancionadas, con multa de 500 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial, por cada mes de retraso;

f) Las administraciones portuarias que no elaboren los planes de contingencia según los lineamientos establecidos por la DGTA para garantizar la continuidad del servicio, serán sancionadas, con multa de 500 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial, por cada mes de retraso;

g) Las administraciones portuarias que no presenten a la DGTA, en el plazo establecido, las evaluaciones periódicas de la batimetría a los fines de garantizar el calado oficial de cada puerto, serán sancionadas, con multa entre 1,000 y 5,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

h) Las administraciones portuarias que incumplan las normas nacionales e internacionales en materia de seguridad e higiene industrial, prevención y control de incendios, así como la protección física de las instalaciones, serán sancionadas por la DGTA, con multa entre 5,000 y 20,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

i) El titular de una autorización que habiendo manifestado la cesación de la autorización, incumpla la orden de la DGTA sobre el desmantelamiento de las instalaciones, a los fines de dejar la superficie terrestre y marina en el mismo estado en que se encontraba antes de la construcción, será sancionado, con multa que cubra el costo total de dicho desmantelamiento;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

j) Los titulares de concesiones que se retrasen en el pago de los derechos contractuales, serán sancionados, con multa entre 2,000 y 10,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

k) La administración portuaria que permita que empresas de servicio portuario y agencias navieras efectúen operaciones portuarias sin estar debidamente inscritas en el registro respectivo que lleva para tal efecto la DGTA, o con el permiso de operación vencido, serán sancionadas con 5,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial. Como pena accesoria se impondrá la prohibición de prestar servicio, hasta por un año;

l) La administración portuaria que no cobre la tarifa de servicio de seguridad y protección marítimo portuaria, será sancionada con multa entre 1,500 y 5,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

m) El concesionario que ceda o traspase la concesión otorgada sin la autorización de la Empresa Portuaria Nacional, será sancionado con la extinción de la concesión; como pena accesoria se impondrá multa entre 5,000 y 20,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

n) Quienes incumplan en la aplicación de las normas técnicas de diseño constructivas en las obras de infraestructura portuaria, tal como lo establecen las NTON-2000 y el Reglamento de la Construcción, pagarán multa entre 1,000 y 5,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial;

o) Quien construya sin el previo permiso constructivo otorgado por la DGTA, sin perjuicio de poder ordenar la destrucción parcial o total de las obras, previa inspección y constatación de la no aplicación de las normas técnicas constructivas vigentes, pagará multa de entre 1,000 y 5,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial; y

p) Quien opere con documentos vencidos pagará multa de entre 500 y 3,000 DEG o su equivalente en córdobas al tipo de cambio oficial.

Artículo 130 Graduación de las multas
Si no concurrieren circunstancias agravantes ni atenuantes, la multa deberá aplicarse en su término medio. Si concurrieren circunstancias agravantes o atenuantes, la multa será aumentada o disminuida, a partir de su término medio.

Se considerarán circunstancias agravantes:

a) La reincidencia;

b) La condición de funcionario público del infractor;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

c) La gravedad del perjuicio causado; y

d) La resistencia o reticencia del infractor en esclarecer los hechos.

Se considerarán circunstancias atenuantes:

a) No haber incurrido el infractor, en falta que amerite la imposición de sanciones, durante el año anterior a aquel en que se cometió la infracción;

b) No haber tenido el infractor la intención de causar un daño tan grave como el que produjo;

c) El estado mental del infractor, siempre que no lo exonere por completo de su responsabilidad.

Cuando un mismo hecho diere lugar a la aplicación de diversas multas, sólo se aplicará la mayor de ellas, sin perjuicio de las sanciones previstas en otras leyes.

Artículo 131 Órgano competente para la aplicación de sanciones
Las sanciones pecuniarias a que se refiere el presente Título, serán impuestas por la DGTA y la EPN, en los casos que les competa, conforme el procedimiento que se establezca en el Reglamento de la presente Ley.

El producto de las sanciones pecuniarias impuestas por la EPN, se destinará al Fondo de Compensación Interportuario.

Artículo 132 Normas y procedimientos para la solución de conflictos
En relación a los conflictos de competencia que emanen como consecuencia de la aplicación de la presente Ley, se aplicarán en todas sus formas las normas y procedimientos establecidos en la Ley Nº. 290, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", con sus Reformas y el Reglamento con sus Reformas.

TÍTULO VIII
DISPOSICIONES DEROGATORIAS, TRANSITORIAS Y FINALES

Capítulo I
Disposiciones Derogatorias

Artículo 133 Derogaciones
Se derogan las siguientes disposiciones:

1) Los Artículos 24, 25 y 26 del Decreto Nº. 405, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 110 del 17 de mayo de 1980;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

2) Decreto Nº. 35-95, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 119 del 27 de junio de 1995;

3) Decreto Nº. 12-99, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 29 del 11 de febrero de 1999;

4) Decreto Nº. 47-99, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 68 del 14 de abril de 1999;

5) Decreto Nº. 26-2005, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 72 del 14 de abril de 2005.

Capítulo II
Disposiciones Transitorias

Artículo 134 Nombramiento de la Junta Directiva
Sin vigencia.

Artículo 135 Garantía de obligaciones
Las obligaciones contraídas por la Empresa Portuaria Nacional, estarán garantizadas preferentemente con el patrimonio de la misma y gozarán además de la garantía del Estado.

Artículo 136 Garantía de vigencia de obligaciones contraídas por EPN
Todas las obligaciones contractuales referidas a arriendos, sociedades, empresas subordinadas y otras formas de explotación de facilidades portuarias, establecidas a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, se regirán por los términos en que fueron pactadas, sin que se vean afectadas por la presente Ley.

Artículo 137 Vigencia de las normas de fomento
Los inversionistas podrán acogerse a los beneficios fiscales establecidos en la presente Ley, a partir de su entrada en vigencia, por un período de 10 años que se contarán a partir del inicio de la inversión.

Los beneficios fiscales establecidos en la presente Ley, referidos a los proyectos de construcción, mejora, ampliación o desarrollo de infraestructura portuaria, estarán vigentes durante el período de construcción y hasta la entrada en operación de los mismos. Para la aprobación de estos beneficios sobre inversiones en instalaciones existentes se tomará en cuenta, entre otros criterios, la relevancia del valor del proyecto con respecto al valor de la instalación portuaria antes de la inversión.

Estos proyectos serán sometidos a la consideración y autorización de la Empresa Portuaria Nacional, la Dirección General de Transporte Acuático y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, todo en base a lo que establece la presente Ley y su

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Reglamento.

Artículo 138 De las empresas de estiba y desestiba
Las empresas de estiba y desestiba existentes antes de entrada en vigencia de la presente Ley, continuarán siendo reguladas por la Ley Nº. 399, "Ley de Transporte Acuático" y su Reglamento, así como el Acuerdo Ministerial Nº. 66-2007, "N armas para la habilitación de empresas, compañías y cooperativas prestatarias del servicio de estiba y desestiba de carga en los puertos nacionales", publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 2 del 3 de enero de 2008, dictado por el Ministerio de Transporte e Infraestructura.

Artículo 139 Publicidad
Toda concesión, autorización, arriendo u otro tipo de contrato que se deriven de la aplicación de la presente Ley y su Reglamento, deberán ser publicados en La Gaceta, Diario Oficial.

Capítulo III
Disposiciones Finales

Artículo 140 Exclusión
La presente Ley no afecta las disposiciones propias establecidas en la Ley Nº. 800, Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 128 del nueve de julio de 2012 y leyes posteriores relacionadas con este mismo Proyecto.

Artículo 141 Reglamento
El Poder Ejecutivo dictará el Reglamento de la presente Ley, de conformidad con lo establecido en el numeral 10 del Artículo 150 de la Constitución Política de la República de Nicaragua.

Así mismo se faculta al Ministerio de Transporte e Infraestructura y a la Junta Directiva de la EPN, a emitir resoluciones o acuerdos complementarios en materia de su competencia.

Artículo 142 Vigencia
La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dada en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, a los catorce días del mes de mayo del año dos mil trece. **Ing. René Núñez Téllez,** Presidente de la Asamblea Nacional. **Lic. Alba Palacios Benavidez,** Secretaria de la Asamblea Nacional.

Por tanto. Téngase como Ley de la República. Publíquese y Ejecútese. Managua,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

dieciséis de mayo del año dos mil trece. **Daniel Ortega Saavedra,** Presidente de la República de Nicaragua.

NOTA DE CONSOLIDACIÓN. Este texto contiene incorporadas las modificaciones producidas por la Ley Nº. 854, Ley de Reforma Parcial a la Constitución Política de la República de Nicaragua, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 26 del 10 de febrero de 2014.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte. **Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ASAMBLEA NACIONAL

Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte

El presente texto contiene incorporadas todas sus modificaciones consolidadas al 2 de septiembre de 2020, del Decreto Ejecutivo Nº. 42-2005, Reglamento de Ley General de Transporte Terrestre, aprobado el 13 de junio de 2005 y publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 113 del 13 de junio de 2005, y se ordena su publicación en La Gaceta, Diario Oficial, conforme la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 del 25 de octubre de 2017 y la Ley Nº. 1036, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, aprobada el 2 de septiembre de 2020.

DECRETO N°. 42-2005

El Presidente de la República de Nicaragua

En uso de las facultades que le confiere la Constitución Política,

HA DICTADO

El siguiente

DECRETO

REGLAMENTO DE LEY GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

TÍTULO I

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 1 Objetivo
El presente Reglamento tiene por objeto, establecer las disposiciones administrativas y técnicas para una mejor comprensión y aplicación de la Ley General de Transporte Terrestre (LGTT), publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 72 del jueves 14 de abril del año 2005.

Artículo 2 Aplicación
La vigilancia y aplicación de la Ley General de Transporte Terrestre (LGTT) y de este Reglamento, corresponde al MTI, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), o al organismo administrativo que las municipalidades constituyan para tal efecto.

CAPÍTULO II
ASPECTOS COMUNES A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 3 Propiedad de los Vehículos
La propiedad de los vehículos de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de las modalidades, se demostrará con la Licencia de Circulación extendida por las autoridades del Registro de la propiedad Vehicular, adscrito a la Especialidad Nacional de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional, y que los autoriza para circular en el territorio nacional.

También se podrá acreditar la propiedad de los vehículos con contrato de arriendo con opción a compra, financiados, emitidos o avalados por instituciones financieras supervisada por la Superintendencia de Bancos y de otras Instituciones Financieras.

Artículo 4 Ruta o Línea de Transporte Terrestre de Pasajeros
Es la trayectoria autorizada que recorre una unidad de transporte que presta el servicio de transporte público de pasajeros. Es creada mediante una concesión que el Estado, a través del MTI o las municipalidades, otorga a los particulares mediante los procedimientos establecidos en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento.

Artículo 5 Identificación de Ruta
Cada ruta, sea de transporte intermunicipal o intramunicipal, estará identificada por número o letra, o combinación de ambos, que identifica genéricamente el recorrido de un grupo determinado de unidades autorizados para prestar el servicio de transporte terrestre.

Artículo 6 Recorrido
Es la descripción amplia y detallada de una ruta, representada en planos o mapas, que incluye los puntos geográficos dentro del territorio nacional, el número de paradas por donde debe circular las unidades autorizadas del servicio de transporte colectivo público de pasajeros, así como las terminales de origen o destino.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 7 Tiempo de recorrido
Es el período de tiempo establecido que debe tardar una unidad que presta el servicio de transporte público colectivo, entre el punto de origen y destino, o entre su terminal de salida y punto de retorno, para cubrir el recorrido autorizado en el contrato de concesión.

Artículo 8 Verificación
El cumplimiento del tiempo de recorrido o itinerario, será verificado por los inspectores del MTI o de las municipalidades, y los concesionarios que lo violenten serán sancionados la primera vez con una amonestación por escrito y la reincidencia será sancionada como una falta leve, con una multa de cien a trescientos córdobas, de conformidad al Artículo 86 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre.

Artículo 9 Adaptaciones para Discapacitados
Todo vehículo de servicio público de transporte colectivo de pasajeros cumplirá las siguientes disposiciones, características y requisitos:

1. Un mínimo de dos asientos de uso preferencial para discapacitados, próximos a la puerta de entrada del respectivo vehículo, debidamente señalados.

2. El timbre o señal de aviso deberá estar en un lugar accesible y en forma estandarizada para que las personas ciegas conozcan con certeza su ubicación.

3. El piso será de material antiderrapante.

4. En los servicios de transporte a larga distancia, acondicionarán un sistema de información visual y auditiva que permita comunicar a los viajeros con suficiente antelación, la llegada a estaciones.

5. Las puertas y gradas de ingreso y egreso deberán tener un ancho mínimo de 0.80 mts., la altura del primer escalón con respecto al pavimento será de un máximo de 0.40 mts. y el piso de la unidad podrá ser bajo y permitir el fácil acceso desde la acera y contar con el espacio suficiente para permitir el acceso de una persona en silla de ruedas y pasamanos.

6. En todos los medios de transporte público se le permitirá a las personas con discapacidad ingresar y utilizar las ayudas técnicas que requieran tales como: bastones, muletas, silla de ruedas, perro guía, y otros dispositivos análogos.

Artículo 10 Sillas Plegables
Se prohíbe en cualquier unidad de transporte público de pasajeros la utilización de sillas plegables o cualquier otra forma de asiento que tienda a alterar la capacidad de transportación de pasajeros establecida en el certificado de operación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 11 Delegados
Son las personas naturales nombradas y designadas por la DGTT en cada departamento, los que ejercerán labores de control y regulación en terminales de transporte intermunicipal en los Puestos de Control en la entrada o salida de las ciudades y poblaciones importantes, así como en cualquier otro punto de la carretera o caminos.

Artículo 12 Inspectores
Son las personas naturales nombradas y designadas por la DGTT o las municipalidades para realizar tareas de inspección y supervisión en el transporte terrestre, controlando la calidad y forma de prestar el servicio, solicitando los documentos correspondientes que el conductor debe portar, y todos aquellos aspectos relacionado con el cumplimiento de la Ley y el presente Reglamento.

Artículo 13 Inspección Técnica Mecánica
Es el proceso mediante el cual una unidad de transporte público se somete a una revisión de funcionamiento y estado de sus partes con el objeto de comprobar que estas cumplan con los requisitos de comodidad y seguridad exigidos para su operación.

Para realizar cualquier trámite con el objetivo de obtener una concesión, renovar los certificados de operación, así como cualquier enajenación de los derechos de concesionario, los solicitantes deberán presentar la hoja de inspección o chequeo técnico que demuestre que el vehículo cumple con las normas técnicas para prestar el servicio.

Esta inspección o chequeo técnico de los vehículos se realizará por lo menos cada seis meses o cuando lo juzgue conveniente. El conductor del vehículo o unidad de transporte deberá portar permanentemente la constancia que para tal efecto emitan las empresas autorizadas, el MTI o las municipalidades. Este es un requisito básico para operar o prestar el servicio.

CAPÍTULO III
DE LOS CONDUCTORES Y PERSONAL AUXILIAR

Artículo 14 Conductor
Derogado.

Artículo 15 Obligaciones
Derogado.

Artículo 16 Prohibiciones
Queda estrictamente prohibido a los conductores de unidades del servicio de transporte público, lo siguiente:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

1. Presentarse al trabajo con síntomas de haber ingerido licor, en estado de embriaguez o bajo la influencia de narcóticos u otras drogas, o ingerirlas en horas de trabajo.

2. Realizar paradas o desviar el vehículo de su recorrido oficial, abandonarlo en la vía pública para realizar asuntos personales o ajenos.

3. Trasladar usuarios a otra unidad sin autorización del inspector, así como negar el servicio solicitado habiendo capacidad en la unidad, salvo cuando se trate de trasladar o rescatar pasajeros de una unidad descompuesta.

4. Permitir el transporte de materiales tóxicos, explosivos o inflamables que atenten contra la seguridad del usuario.

5. Alterar las anotaciones realizadas por los chequeadores de las cooperativas y empresas en su rol u Hoja de Despacho, o en cualquier otro documento.

6. Aprovisionarse de combustible con pasajeros a bordo.

7. Circular con la unidad sobrecargada o con pasajeros en lugares inadecuados como: Puertas, escaleras, canasteras, etc.

8. Poner en marcha el vehículo mientras no hayan subido o bajado a los usuarios y sus pertenencias.

9. Colocar personas u objetos en lugares que entorpezcan la conducción de la unidad.

10. Estimular o practicar la competencia desleal en la prestación del servicio.

11. Sobornar o intentar sobornar a los inspectores.

12. Paralizar la unidad durante las horas de labor sin causa justificada, debidamente comprobada.

13. Agredir físicamente a usuarios e inspectores, darles un trato verbal ostensiblemente soez.

14. Fumar dentro de la unidad a su cargo.

15. Realizar peligrosas maniobras de competencia con otras unidades dentro de la misma ruta o corredor, que pongan en peligro la vida de los usuarios.

16. Usar radios o parlantes en alto volumen de sonido.

Artículo 17 Cursos de Capacitación

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Derogado.

Artículo 18 Conductores de Vehículos de Pasajeros
Derogado.

Artículo 19 Documentos obligatorios para el transporte de carga
Derogado.

Artículo 19 *bis* **Responsabilidad civil y daños a terceros**
Todo vehículo automotor que circule en territorio nacional, debe contar con una póliza vigente de seguro obligatorio de responsabilidad civil y daños a terceros, un seguro obligatorio de responsabilidad civil que cubra a todas las personas, sean estas ocupantes, o terceros no ocupantes, que puedan sufrir lesiones o muerte, así como daños a sus bienes por efecto de accidentes de tránsito.

Artículo 20 Examen Médico
Los conductores y personal auxiliar de vehículos de transporte público terrestre, en todas sus modalidades, están obligados a realizarse, además del examen médico anual estipulado en la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, otro examen médico a los seis meses, para detectar el consumo de drogas y sustancias controladas, que al ser consumidas por el conductor ponen en riesgo la vida y seguridad de los pasajeros.

Los originales de estos exámenes se adjuntaran al expediente de cada certificado de operación, en donde hará constar los datos generales de ley y cédula de identidad del conductor que maneja dicha unidad de transporte, así como número de licencia y categoría.

Cuando se detecte consumo de drogas y sustancias controladas, la autoridad administrativa lo comunicará al concesionario, con el objetivo que sustituya al infractor por otro conductor, que también deberá cumplir con los requisitos contenidos en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y este Reglamento.

El MTI, en coordinación con el MINSA y las municipalidades, elaborará el listado de laboratorios y clínicas encargas de realizar dichos exámenes. Este examen médico es un requisito básico para la obtención del carné del conductor.

Artículo 21 Portación de Documentos
El conductor de la unidad de transporte deberá portar los siguientes documentos:

1. Licencia de conducir en la categoría respectiva.

2. Certificado de operación vigente.

3. Diploma de haber cursado el Programa Educativo mínimo y obligatorio impartido en

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

las Escuelas de Capacitación.

4. Licencia de circulación del vehículo, cuyos datos deberán coincidir con los datos del certificado de operación.

5. El correspondiente carnet que lo autoriza como conductor de un vehículo de transporte de pasajeros, para cuya obtención deberá reunir los requisitos exigidos por el MTI y las municipalidades, en su caso.

6. Certificado de Seguro de Licencia del Conductor vigente.

7. Certificado de Seguro del Vehículo de daños a Terceros vigente.

8. Certificado de Seguro de Pasajeros vigente.

9. Certificado de Inspección Mecánica del vehículo vigente.

El conductor que no porte estos documentos será multado por las autoridades competentes, conforme lo establecido en el Artículo 26, numerales 43 y 49 de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Artículo 22 Cobrador
Es la persona natural contratada por el concesionario, autorizada mediante credencial respectiva, para que preste sus servicios en el transporte intermunicipal de pasajeros, y cuya principal función es el de cobrar la tarifa, y asistir a los usuarios en cualquier necesidad durante el viaje.

Artículo 23 Ayudante
Es la persona natural contratada estrictamente para aquellas rutas intermunicipales de pasajeros que movilizan carga de manera considerable. Es opcional para el concesionario puesto que la carga no se incluye en la estructura tarifaria.

Artículo 24 Uniformes
Todo el personal que trabaje en las unidades de transporte deberá utilizar un uniforme distintivo de la ruta, cooperativa o empresa en la que trabajan.

CAPÍTULO IV
CONTROL DE LAS OPERACIONES

Artículo 25 Autocontrol
Derogado.

Artículo 26 Comités de Control
En los corredores intermunicipales en que operan diversas cooperativas o empresas de transporte, deberá formarse un Comité de Control Operacional (CCO) con los

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

delegados de esas organizaciones para ponerse de acuerdo en la forma como establecer la disciplina operativa y el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, bajo la supervisión y control del MTI.

En el caso en que las cooperativas y empresas de transporte no formen el CCO en el plazo de un mes después de la publicación del presente reglamento, el MTI o las municipalidades realizaran las funciones de regulación que estas organizaciones se negaron a ejercer.

Los concesionarios individuales deberán someterse a este control conjunto, bajo la supervisión del MTI.

Artículo 27 Supervisión
Los chequeadores de las cooperativas y empresas de transporte serán supervisados por los inspectores del MTI y de las Municipalidades, según sea el caso.

Con el objeto de asegurar los principios del servicio público del transporte terrestre de pasajeros en sus distintas modalidades, los concesionarios deberán presentar ante el órgano regulador:

a) El Plan de Operación, cuando de la naturaleza y circunstancia del servicio sea requerido.

b) El informe de las operaciones, generado por medios manuales, mecánicos, o electrónicos.

Artículo 28 Falsificación de Datos
Derogado.

Artículo 29 Control en Rutas Urbanas
En las rutas de transporte urbano colectivo, cuando varias rutas compartan el mismo recorrido y tengan el mismo origen y destino, sea total o parcialmente, o se entrelacen con otras del mismo tipo, deberá formarse un Comité de Control Operacional (CCO) con los delegados de las cooperativas o empresas de transporte involucradas para ponerse de acuerdo en la forma como establecer la disciplina operativa y el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, bajo la supervisión y control de la municipalidad respectiva.

En el caso en que las cooperativas y empresas de transporte no formen el CCO en el plazo establecido en el presente reglamento, la municipalidad ejercerá las funciones de regulación que estas organizaciones se negaron a ejercer.

Artículo 30 Relojes

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

El chequeo y control del tiempo de recorrido en las rutas intermunicipales e intramunicipales deberá realizarse por medio de puestos de control fijos o móviles a lo largo del recorrido de cada ruta, por medio de relojes mecánicos o electrónicos, u otros sistemas de controles electrónicos, en los que se hará constar la hora exacta en que la unidad de transporte paso por determinado puesto de control, y cualquier otra información adicional necesaria para mejorar las operaciones.

Artículo 31 Hoja de Despacho
Las cooperativas y empresas de transporte venderán los roles u hojas de despacho, para financiar sus operaciones de control operacional, con el valor que sus asociados acuerden, sin perjuicio de las contribuciones o aportaciones que sus estatutos establecen.

Los conductores de las unidades de transporte deberán presentar a los inspectores, cada vez que estos lo requieran, la hoja de despecho en que se reflejará de manera impresa e inequívoca la hora de salida, el chequeo en los puestos de control, y la hora de llegada.

Estas Hojas de Despacho deberán reflejar el nombre o razón social de la cooperativa o empresa de transporte, el número y serie de la hoja, la ruta a la cual pertenecen y el recorrido de la misma, si es transporte intermunicipal o intramunicipal, el nombre del concesionario y del conductor, la placa del vehículo, el tipo de servicio que presta, cantidad máxima de pasajeros, hora de salida y de llegada a la terminal o punto de retorno.

En el caso de las rutas intermunicipales expresas o de taxis interlocales, deberán reflejar también la cantidad de pasajeros al momento de la salida y al momento del arribo a la terminal de destino, las que deberán ser coincidentes. En el servicio ordinario no habrá necesidad de incluir la cantidad máxima de pasajeros de los roles u Hojas de Despacho.

Artículo 32 Estadísticas
Cada Hoja de Despacho emitida por la Cooperativa o empresa deberá portarla el conductor y presentarla a los inspectores cada vez que estos la requieran. Las Cooperativas y Empresas de Transporte deberán enviar semanalmente un Informe Estadístico de Ejecución de Operaciones, donde se refleje la información detallada de la cantidad de unidades que laboraron, las horas de inicio y finalización de labores por cada día de la semana, la frecuencia de salida, las horas de salida de su origen y de llegada a su destino por unidad y cualquier otra información que el MTI o las municipalidades consideren importante para los análisis de las instituciones reguladoras.

TÍTULO II
TRANSPORTE INTERNACIONAL Y TURÍSTICO

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPITULO V
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS

Artículo 33 Transporte Internacional
Es el servicio de transporte, en el cual sus puntos de destino, son terminales situadas en territorio de países diferentes. No pueden transportar pasajeros que tiene como origen y destino puntos ubicados dentro del territorio nacional. El MTI podrá cancelar definitivamente la concesión a aquellas personas naturales o jurídicas que violenten esta disposición.

Las unidades de transporte internacional de pasajeros, deberán colocar en un lugar visible el rotulo, visible de día y de noche, que indique el tipo de servicio que prestan y el punto de arranque y destino.

Artículo 34 Sub Clasificación
Los vehículos que opera bajo esta clasificación deberán cumplir con los siguientes requerimientos:

1. **Ordinaria:** Utiliza buses con capacidad de 40 asientos o más, cinco años de antigüedad al entrar en servicio, diez años de operación máxima en el servicio, asientos individuales reclinables, servicios sanitarios, aire acondicionado. No puede transportar pasajeros de pie. El conductor y el personal auxiliar deberán usar uniformes.

2. **Lujo:** Utiliza buses con capacidad de 40 asientos o más, modelo del año al entrar al servicio, diez años de operación máxima en el servicio, televisor, servicios sanitarios, cafetería, música personalizada, asientos individuales confortables y reclinables, aire acondicionado. No puede transportar pasajeros parados. El conductor y el personal auxiliar deberán usar uniformes.

Artículo 35 Otras Características
Además de las características mencionadas anteriormente, los vehículos deberán de tener las siguientes:

1. El porta equipaje deberá estar entre los ejes, cerrado contra el polvo y agua, para un número de pasajeros definido con antelación en el certificado de operación.

2. Una sola puerta de acceso y salida.

3. Dos o más salidas de emergencia.

4. Porta equipaje interior tipo canastera, para maletas de mano.

Artículo 36 Agencias
El servicio de transporte internacional, sea de tránsito o con destino al territorio

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

nacional, tendrá sus agencias en las principales ciudades debidamente autorizadas por el MTI, pero no podrá abordar o desabordar pasajeros fuera de estas agencias, ni el trayecto de la ruta dentro del territorio nacional.

CAPÍTULO VI
SERVICIO DE TRANSPORTE DE TURISMO

Artículo 37 Servicio Turístico
El servicio de transporte turístico de pasajeros tiene por objeto el transporte de pasajeros con fines recreativos, culturales, de esparcimiento, hacia centros de zonas de interés turístico y de negocios, en autobús de matrícula nacional o extranjera, dentro o fuera del territorio nacional.

Artículo 38 Prohibiciones
Las concesiones y certificados de operación del transporte de turismo internacional no autorizan la prestación de cabotaje, paquetería, mensajería o correo dentro del territorio nacional, y sus titulares estarán sujetos a las disposiciones aduanales, de migración, salubridad y policía.

Artículo 39 Actividad Turística
Los servicios de transporte turístico estarán asociados cuando menos a uno de los servicios complementarios relativos a hoteles, hospedajes, restaurantes que formen parte de un sistema integrado por operadores turísticos.

Artículo 40 Turismo de Lujo
El servicio de transporte de Turismo de Lujo operará en viajes directos de origen y destino y deberán prestarse en vehículos del último modelo fabricado en el año en que se ingrese al servicio, con límite en operación de diez años, contados a partir de la obtención del permiso.

Estos vehículos deberán estar dotados de asientos reclinables, servicio higiénico, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, videocasete y servicio de cafetería.

Artículo 41 Turismo de Primera
Derogado.

Artículo 42 Turismo de Excursión
Derogado.

Artículo 43 Certificado de Operación
Para obtener y renovar los certificados de operación del servicio de transporte de turismo, en cualquiera de sus clasificaciones, el solicitante deberá presentar, además de los requisitos básicos conteni4os en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, una constancia de INTUR en la que se

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

compruebe que ha prestado el servicio conforme los parámetros de calidad establecidos por dicha institución.

Para otorgar dicha constancia, INTUR deberá consultar a los operadores de turismo que contrataron durante el año anterior los servicios del concesionario solicitante.

Artículo 44 Contratación
La contratación de los servicios de transporte de turismo, en cualquiera de sus clasificaciones, podrá realizarse por operadores de turismo o agencias de vi aj e. En el caso del transporte de turismo de excursión podrá efectuarse directamente por los concesionarios.

TÍTULO III
TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

CAPÍTULO VII
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 45 Sistema de Horarios del Transporte Intermunicipal
En el transporte intermunicipal los horarios de salidas y arribos o de inicio y finalización de actividades diarias, según el tipo de ruta que atiendan, están establecidos en el contrato de concesión y el certificado de operación, los cuales no podrán ser modificados sino mediante resolución debidamente justificada por la DGTT, debiendo contar siempre con la autorización expresa o consentimiento del concesionario.

Artículo 46 Paradas
Es el lugar o espacio vial autorizado por el MTI o las municipalidades, señalizado e inamovible, que indica a los conductores de las unidades autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, que deben detenerse temporalmente para el abordaje y descenso de pasajeros.

Artículo 47 Paradas Especiales
Son aquellas autorizadas por el MTI para las rutas intermunicipales ordinarias, dentro de las ciudades y pueblos, con el objetivo de subir y bajar pasajeros que viajan hacia otros municipios.

Artículo 48 Cambio de Características de la Unidad
Derogado.

Artículo 49 Vendedores
Se prohíbe el ingreso de vendedores de comidas y bebidas, y de cualquier objeto, dentro de las unidades de transporte colectivo de pasajeros.

Artículo 50 Cesto de Basura
Para evitar que los pasajeros tiren basura a las calles y carreteras, y como una medida

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

necesaria de preservación del medio ambiente, todas las unidades de transporte público de pasajeros deberán portar un cesto de basura.

Artículo 51 Rotulación
Todas las unidades de transporte público de pasajeros, en cualquiera de las modalidades, deberán estar rotuladas en la parte frontal superior, indicando el origen y el destino final. También colocaran en un lugar visible el número teléfono de la cooperativa y empresa, para recibir quejas y sugerencias.

En los lados indicara si es servicio, ordinario, expreso, ejecutivo o de lujo, así mismo deberá indicar en la parte inferior lateral si es una unidad emergente o de repuesto, el nombre de la cooperativa o empresa a la que pertenecen, y el nombre del propietario si se trata de un concesionario individual.

Esta rotulación no podrá hacerse por medio de calcomanías, sino con pintura que contrataste con el color de fondo del vehículo. Queda prohibido cualquier tipo de rotulación en el vidrio delantero.

Artículo 52 Unidades Emergentes
Toda cooperativa o empresa que presta el servicio de transporte público de pasajeros, tendrá derecho a poseer unidades emergentes o de repuesto, en caso de descompostura de los vehículos que prestan diariamente el servicio, la que debe ser previamente reportada a la autoridad competente.

Estas unidades pueden pertenecer a transportistas individuales, socios de cooperativas o empresas, pero nunca pueden sobrepasar más del 20% de la flota autorizada para prestar el servicio en una ruta o corredor determinado.

En casos excepcionales, estas unidades emergentes podrán prestar el servicio simultáneamente en las horas pico o de mayor aglomeración de pasajeros, previa autorización de la DGTT o de los delegados departamentales.

Artículo 53 Boletos
Los prestadores del servicio de transporte intermunicipal de pasajeros deberán de entregar a todo pasajero en el momento de abordar, un boleto que contendrá, además de los requisitos fiscales respectivos, los siguientes:

1. Denominación social de la empresa o nombre de la persona que lo expida y domicilio.

2. Clase de servicio.

3. Origen y destino.

4. Tarifa cobrada.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

5. Fecha del viaje.

6. Número de asiento en el caso de la modalidad expresa.

7. La mención de que se encuentra cubierto por el seguro del viajero.

Antes de abordar un vehículo, el pasajero deberá adquirir el correspondiente boleto cuando suba en puntos intermedios, lo adquirirá a bordo. El boleto será la comprobación de que el usuario viajaba en esa unidad de transporte ante cualquier reclamo por accidentes.

Las rutas intermunicipales de la zona metropolitana alrededor de la ciudad capital, estarán exentas de la obligación de vender boletos a sus pasajeros.

Artículo 54 Paquetería
Es el traslado de sobres, documentos y pequeños paquetes no mayores de cinco libras. Las rutas de transporte intermunicipal podrán ofertar el servicio de paquetería, extendiendo el concesionario el correspondiente recibo o factura, y haciéndose responsables por el valor declarado. Se exceptúa el traslado de dinero en efectivo.

El precio de este servicio nunca podrá exceder el precio de un pasaje de un boleto completo.

Artículo 55 Encomiendas
Es el traslado de maletas, paquetes y cargas livianas no mayores de cien libras. Los concesionarios deberán extender el correspondiente recibo o factura, detallando las encomiendas que reciban, y solo responderán por lo ahí declarado.

Artículo 56 Prohibición a Camionetas y Camiones y Rastras
Queda terminante prohibido que las camionetas pickup, camiones de todo tipo y rastras de transporte de carga, presten el servicio de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades o clasificaciones.

CAPÍTULO VIII
SERVICIO ORDINARIO O CONVENCIONAL

Artículo 57 Servicio Convencional
Este servicio opera de manera continua y permanente, respetando la programación de la operación diaria de cada ruta, en lo concerniente a período de trabajo, horarios, itinerarios y tiempos de viajes.

Puede subir y/o bajar pasajeros a lo largo de la ruta, en las poblaciones por donde pasa podrá hacerlo únicamente en las paradas autorizadas, debidamente identificadas. El MTI establecerá las infraestructuras de dichas paradas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 58 Autobús
Es el vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas con comodidad y seguridad, con capacidad mayor de 30 pasajeros. Deberá contar, entre otras condiciones, con una o dos puertas al lado derecho para el abordaje y/o desabordaje de los pasajeros, salida de emergencia de acuerdo a normas técnicas internacionales, pasamanos en la parte externa de las puertas, pasamanos en la parte superior interna para la sujeción de los pasajeros que viajen de pie, los que deberán estar ubicados a los lados del pasillo interno a una altura de 1.80 mts. Aproximadamente, debiendo su pasillo interno contar con un ancho mínimo de 0.60 mts.

Artículo 59 Microbús
Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas, cuya capacidad para pasajeros sentados oscilan entre 15 a 29 personas.

Artículo 60 Características
Los vehículos del transporte colectivo convencional u ordinario, deben operar bajos las siguientes normas básicas:

1. Autobuses grandes con capacidad mayor de 53 asientos.

2. Autobuses medianos y de pequeña capacidad, entre 30 y 42 asientos.

CAPÍTULO IX
SERVICIO EXPRESO

Artículo 61 Servicio Expreso
Las unidades de transporte del servicio expreso tienen establecidas rutas con recorridos fijos, no podrán transportar pasajeros de pie, tienen una terminal de salida y otra como destino. En los pueblos y ciudades por donde pasaren, no podrán abordar ni bajar pasajeros, salvo en casos de emergencia médica.

La DGTT establecerá paradas técnicas para el reabastecimiento de combustible, alimentación de los pasajeros, etc, única y exclusivamente en aquellas rutas con más de 150 kilómetros de recorrido.

Su operación de viajes es continua y permanentemente. Toda unidad autorizada para operar rutas de servicio expreso, deberá ser rotulada con tamaño legible en la parte frontal con la palabra "expreso" y el nombre del origen y destino de la ruta.

Cada unidad deberá registrarse en tarjeta de control o "rol" al inicio y finalización de cada viaje y el número de pasajeros al momento de salida debe coincidir con el número de pasajeros al momento del arribo a la terminal de destino.

Artículo 62 Características

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Los vehículos del servicio de transporte expreso deben operar bajo las siguientes normas básicas:

1. Autobuses grandes con más de 53 asientos.

2. Autobuses medianos entre 43 y 53 asientos.

3. Autobuses pequeños, entre 30 y 42 asientos.

4. Microbuses, entre 20 y 30 asientos, incluyendo el conductor y solo podrán transportar pasajeros sentados y no podrán adicionar o alterar bajo ninguna circunstancia el diseño original del fabricante.

CAPÍTULO X
TAXIS INTERLOCALES

Artículo 63 Servicio de Taxis Interlocales
Los vehículos que prestan el servicio de taxis interlocales, deberán salir de sus terminales habiendo abordado y vendido por lo menos el 75% de los boletos del total de pasajeros establecidos en el certificado de operación.

No tienen establecida programación de viajes. Los viajes deben efectuarse en forma directa, expresa, de origen a destino, sin paradas intermedias y con la prohibición de subir o bajar pasajeros en el trayecto.

Artículo 64 Vehículos
Los vehículos que prestan el servicio de taxis interlocales serán microbuses con capacidad mínima de 10 pasajeros y máxima de 16, incluido el conductor y solamente podrán transportar pasajeros sentados. De ninguna manera podrán adicionar o alterar la capacidad y diseño original establecido por los fabricantes.

Artículo 65 Canastera
Los microbuses autorizados para prestar el servicio de taxi interlocal no podrán llevar canasteras.

Artículo 66 Cobradores
El servicio de transporte de taxi interlocal, debido a que trabaja de origen a destino, no podrá utilizar cobradores ni ayudantes.

CAPÍTULO XI
SERVICIO EJECUTIVO O DE LUJO

Artículo 67 Servicio Ejecutivo o de Lujo
Al igual que el servicio expreso está autorizado para hacer viajes directos y sin escalas entre punto de salida y el de llegada, salvo en terminales de autobuses previamente

establecidos en alguna ciudad importante que pase en tránsito.

Artículo 68 Características
Funcionará entre las cabeceras departamentales más importantes del país, o entre dos puestos fronterizos, de manera tal que facilite el trasbordo de pasajeros.

CAPÍTULO XII
SERVICIO RURAL INTERMUNICIPAL

Artículo 69 Características
En rutas del sistema rural intermunicipal se utilizarán todo tipo de autobuses, microbuses y camiones acondicionados para el transporte de personas.

Se admitirán camiones solamente en aquellas rutas que por la topografía y condiciones de la superficie de rodamiento de la vía, no puedan operar autobuses y microbuses. En cualquier caso, estos camiones deberán acondicionarse con estructura metálica cubierta, bancas laterales sujetas al piso, gradas que permitan el fácil acceso, y tubería de sujeción y seguridad. Con una longitud total no mayor de 11 metros y una altura interna no menor de 1,5 metros todo a satisfacción de la inspección que realice el MTI.

Artículo 70 Límite de Carga
En las rutas rurales, sean intermunicipales o intramunicipales, los pasajeros podrán llevar consigo hasta ciento cincuenta libras, la que deberán depositar en la canastera del vehículo, o en un compartimiento especial, sobre todo en aquellas zonas agrícolas y en periodos de cosecha.

CAPÍTULO XIII
SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL INTERMUNICIPAL

Artículo 71 Transporte escolar
Derogado.

Artículo 72 Vehículos
Derogado.

Artículo 73 Puertas
Los vehículos de transporte escolar deberán tener una puerta de entrada y otras de salidas de los alumnos, además de la correspondiente puerta de emergencia.

Artículo 74 Seguros del Transporte Escolar
Las pólizas de seguro a que se refiere el Artículo 33, numeral 2, de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, son las mismas establecidas por el Artículo 63 de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 75 Transporte de Personal
Es el transporte de pasajeros que las entidades públicas o empresas privadas prestan a su propio personal. Esta clasificación no podrá prestar el servicio público de transporte de pasajeros, y utilizará cualquier tipo de vehículos, salvo camionetas y camiones.

Artículo 76 Normas Básicas
Los servicios especiales de pasajeros deben operar bajo las siguientes normas básicas:

1. Estos servicios están destinados a resolver única y exclusivamente problemas específicos de transporte de personal de empresas e instituciones, así como el transporte de estudiantes, para lo cual deberán estar debidamente autorizados por las municipalidades.

2. Debe establecerse recorridos fijos y lugares de paradas diferentes a las usadas por el Transporte Público.

3. La programación de viajes estará en función de las demandas específicas de transporte para las que se autoriza.

4. Las unidades destinadas para este tipo de servicio deben reunir, al menos, los requisitos de calidad exigidos para el transporte público ordinario.

TÍTULO IV
TRANSPORTE INTRAMUNICIPAL

CAPÍTULO XIV
URBANO COLECTIVO

Artículo 77 Transporte Urbano Colectivo
Es el servicio básico de transporte público colectivo a nivel de cada municipalidad.

Artículo 78 Casco urbano
Derogado.

Artículo 79 Normativa Básica
El transporte urbano colectivo debe operar bajo la siguiente normativa:

1. Establecer recorridos, terminales y lugares de parada fijos.

2. Presentar programación e itinerarios de viajes.

3. Operación continua y permanente de viajes.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

4. Subir y/o bajar pasajeros obligatoriamente en todas las paradas establecidas en el recorrido de cada ruta.

5. Cumplir con las características de la unidad típica representativa de la flota de vehículos, definida en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento.

6. Mantener una flota de reserva técnica o emergente, cuyo número de unidades no será mayor del 10% de flota programada para cada ruta.

7. Portar en lugar visible de cada unidad la tarifa autorizada por las autoridades competentes, según la clasificación de rutas.

8. Cumplir con la distancia establecida entre paradas para el abordaje y/o desabordaje de pasajeros en el arranque de cada viaje, según clasificación de tipos de servicios, puntos de interés y lugares de afluencia de pasajeros.

9. Cada unidad deberá registrarse en una tarjeta de control o "rol", al inicio y finalización de cada viaje, y reportarse a los puestos de control establecidos en el corredor de la ruta.

En cada ruta, la planificación de operaciones se establecerá tomando en cuenta parámetros de eficiencia previamente establecidos.

Artículo 80 Puertas
En rutas urbanas colectivas se utilizarán autobuses que deberán contener dos puertas laterales, para ascender y descender. Con altura interna de la unidad no menor de 1,80 metros, con ancho interno del pasillo para pasajeros de pie, no menor de 60 centímetros, deberá encontrarse en buenas condiciones físicas y mecánicas a satisfacción de las inspecciones que realice mínimamente cada seis meses el municipio respectivo.

Los conductores están obligados a trasladar pasajeros con las puertas cerradas, de conformidad con el Artículo 107 de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, las que abrirán solamente al momento de subir o bajar pasajeros en las paradas establecidas para cada ruta.

Artículo 81 Sistema de Horarios del Transporte Urbano
Es el término empleado para designar el rol de horarios de salidas y arribos, de tipo rotativo y progresivo, establecido por las cooperativas y empresas de transporte, bajo el que opera una determinada ruta en el transporte urbano colectivo.

Esta programación del servicio de transporte urbano colectivo contendrá entre otros aspectos: número de viajes, frecuencias de salidas, hora de inicio de operaciones y hora de cierre de operaciones. Este programa de servicio será supervisado por las

municipalidades.

Artículo 82 Paradas del Transporte Urbano Colectivo
El trayecto o recorrido de una ruta de transporte urbano colectivo está dividido en paradas entre el punto de salida y llegada, incluyendo paradas intercaladas entre 300 y 500 metros.

Los letreros de las paradas del transporte urbano colectivo deben indicar los números de las rutas que están autorizadas a detenerse para subir o bajar pasajeros en ella.

Artículo 83 Servicio Directo
Es un servicio diferenciado del transporte urbano colectivo público de pasajeros, que moviliza pasajeros con una calidad superior y se distingue por el uso de los mejores vehículos en circulación, con asientos confortables y demás condiciones de seguridad y comodidad.

Funciona con una tarifa superior y diferente al servicio ordinario. Es adicional, simultáneo y alternativo al servicio ordinario o convencional. Está autorizado para realizar hasta un máximo de diez escalas o paradas dentro de una misma ruta, entre el punto de salida y llegada.

Artículo 84 Servicio Rápido
Es un servicio diferenciado del transporte urbano colectivo público de pasajeros, que moviliza pasajeros con una calidad superior y se distingue por el uso de los mejores vehículos en circulación, con asientos confortables y demás condiciones de seguridad y comodidad.

Funciona con una tarifa superior y diferente al servicio ordinario. Es adicional, simultáneo y alternativo al servicio ordinario o convencional. Está autorizado para hacer un máximo de tres o cuatro paradas o escalas dentro de una misma ruta, entre el punto de salida y llegada.

Artículo 85 Porcentaje
Las cooperativas y empresas de transporte urbano colectivo podrán destinar hasta un tercio de sus mejores unidades para operar el servicio rápido y semi rápido dentro de la ruta autorizada.

Artículo 86 Terminales Urbanas
Son aquellos lugares donde los vehículos de transporte urbano colectivo de pasajeros inician o terminan su recorrido. Deben contar con un espacio adecuado para el estacionamiento de las unidades y la infraestructura mínima para el control de las operaciones. Están debidamente autorizadas por las municipalidades. Toda ruta urbana debe poseer mínimamente una terminal de salida y un punto de retorno.

Artículo 87 Prohibición

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Por constituir una violación al Artículo 11 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, queda terminantemente prohibido que dos rutas intramunicipales se unan o fusionen para formar un recorrido como si fuese una ruta intermunicipal, así como el trasiego de personas en los límites del municipio, aunque se trate de vehículos diferentes y concesionarios diferentes.

Corresponde al MTI como ente regulador vigilar que se respete esta clasificación del transporte de pasajeros.

CAPÍTULO XV
TRANSPORTE ESPECIAL INTRAMUNICIPAL

Artículo 88 Transporte Escolar
Son aquellas unidades de transporte que movilizan estudiantes dentro del municipio, o entre dos o más ciudades o poblaciones de un mismo municipio.

Artículo 89 Vehículos
Las unidades de transporte escolar deben reunir requisitos mínimos de seguridad y confort para los estudiantes, como: ventanas de seguridad, luces de parqueo, puertas de emergencia, botiquín de primeros auxilios y personal de vigilancia.

Artículo 90 Puertas
Los vehículos de transporte escolar deberán tener una puerta de entrada y otra de salida de los alumnos, además de la correspondiente puerta de emergencia.

Artículo 91 Seguros del Transporte
Escolar Las pólizas de seguro a que se refiere el Artículo 33, numeral 2, de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, son las mismas establecidas por los Artículos 63 de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Artículo 92 Trasporte de Personal
Es el transporte de pasajeros que las entidades públicas o empresas privadas prestan a su propio personal. Esta clasificación no podrá prestar el servicio público de transporte de pasajeros, y utilizará cualquier tipo de vehículos, salvo camionetas y camiones.

Artículo 93 Transporte Interurbano
Es el traslado de pasajeros bajo la clasificación de transporte escolar o especial, que se realiza entre dos ciudades o poblados de un mismo municipio.

Artículo 94 Normas Básicas
El servicio de transporte especial debe operar bajo las siguientes normas básicas:

1. Estos servicios están destinados a resolver única y exclusivamente problemas

específicos de transporte de personal de empresas e instituciones, así como el transporte de estudiantes, para lo cual deberán estar debidamente autorizados por las municipalidades.

2. Debe establecerse recorridos fijos y lugares de paradas diferentes a las usadas por el Transporte Público.

3. La programación de vi aj es estará en función de las demandas específicas del transporte para las que se autoriza.

4. Las unidades destinadas para este tipo de servicio deben reunir, al menos, los requisitos de calidad exigidos para el transporte público ordinario.

CAPÍTULO XVI
TAXIS LOCALES

Artículo 95 Servicio
Es un servicio selectivo que utiliza un determinado número de personas sin rutas previamente establecidas, se prestará mediante operación continua, en tiempos u horarios determinados mediante turnos, o cualquier otra modalidad que determine la municipalidad correspondiente.

Su radio de acción geográfica estará circunscrito a los límites del casco urbano de la ciudad para el cual ha sido autorizado. El servicio de transporte selectivo de taxis se clasifica en:

1. Taxis locales.

2. Taxis de parada.

3. Moto Taxi.

Artículo 96 Vehículos
Derogado.

Artículo 97 Rotulación
La rotulación en las puertas delanteras, deberá incluir como mínimo; el tipo de servicio, municipio donde opera, número de placas y organización a la que pertenece, y en la parte posterior deberá reflejarse únicamente el número de placas. En cada municipio se implementará el diseño de una raya de colores a lo largo de las partes medias laterales de los vehículos, y en el caso que se opere por turnos, se establecerá por combinaciones diferentes para cada turno.

Artículo 98 Viaje
En el trayecto del viaje o "carrera" se inicia en el momento del abordaje y termina en el

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

lugar que solicite el usuario, siempre que dicho lugar sea accesible.

El conductor priorizará el destino de los primeros pasajeros que abordaron el taxi, aunque en el trayecto podrá subir otros pasajeros, siempre y cuando vayan en la misma ruta de los primeros usuarios.

Artículo 99 Tarifas
La tarifa será establecida a través de un taxímetro, o en su ausencia por un contrato verbal entre el taxista y el usuario.

Artículo 100 Taxímetro
Instrumento electrónico de medición de la distancia recorrida en el tiempo, mide e informa gradualmente con precisión el costo del servicio a pagar por la utilización del taxi, en base a los parámetros establecidos por las autoridades municipales.

Artículo 101 Paradas
Derogado.

Artículo 102 Permiso Especial
En aquellos municipios donde no exista el servicio de taxis interlocales, los taxis locales o ruleteros deberán obtener un permiso especial del MTI para poder realizar viajes expresos de particulares de un municipio a otro, salvo el lapso de tiempo entre las 7 pm y 5 am del día siguiente.

Artículo 103 Moto Taxi
Vehículo automotor tipo motoneta, con capacidad máxima para dos asientos además del conductor, cuando disponga de asiento lateral.

Las municipalidades podrán autorizar el servicio selectivo con moto taxi. En ciudades de más de cien mil habitantes, y para satisfacer necesidades emergentes del transporte rural y suburbano, las municipalidades en sus respectivas jurisdicciones, autorizarán el servicio de moto taxi para enlazar con las otras modalidades de transporte urbano colectivo y selectivo existentes. Los vehículos deberán portar en la parte superior la identificación del tipo de servicio que presta, con iluminación para una mejor identificación, quedándoles prohibido circular por carreteras, sólo podrán hacerlos por caminos comarcales, vecinales y calles municipales.

Artículo 104 Taxis de Parada
Los taxis de parada operarán desde aquellas bahías o paradas autorizadas por las municipalidades en lugares específicos como hoteles, universidades y centros de estudio, mercados, terminales de transporte intermunicipal y centros comerciales. No podrán trasladar pasajeros fuera del casco urbano del municipio que los autorizó.

TÍTULO V
TRANSPORTE DE CARGA

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPÍTULO XVII
DEFINICIONES GENERALES

Artículo 105 Disposiciones Técnicas
Derogado.

Artículo 106 Tipo de Vehículos
Para los propósitos del presente reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

1. Tracto-camión o cabezal: Vehículo automotor destinado a soportar y halar un semirremolque.

2. Semirremolque: Vehículo que carece de eje delantero y descansa la parte frontal de su peso en un tractor o cabezal, y está destinado a ser halado.

3. Remolque: Vehículo que soporta la totalidad de su peso sobre sus propios ejes y que está destinado a ser halado por un vehículo automotor.

4. Vehículo articulado: Es el compuesto por un tractor o cabezal y un semirremolque.

5. Combinación de vehículos: Es un vehículo articulado con un remolque o camión con un remolque.

Artículo 107 Definiciones Técnicas
Estos son los principales conceptos técnicos referentes a los vehículos de transporte de carga:

1. Rueda doble de ancho: Es aquella cuyo ancho sea mayor de 38 centímetros.

2. Eje simple: Es el eje que está compuesto por dos ruedas una en cada extremo del eje.

3. Eje simple de rueda doble: Es el que está compuesto de dos ruedas en cada extremo del eje, o una rueda de doble ancho en cada extremo del eje.

4. Eje doble (tándem): Es el conjunto de dos ejes simples de ruedas dobles, con una separación de centros comprendidos entre 1.00 y 2.45 metros.

5. Eje doble (tándem) tipo a: Es aquel que dispone de un mecanismo que transfiere a uno de sus ejes no menos de 40% de los pesos que soporta el conjunto.

6. Eje doble (tándem) tipo b: Es aquel que no dispone de un mecanismo de transferencia.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

7. Eje triple: Es el conjunto de tres ejes simples de ruedas doble con una separación de sus centros comprendida entre 1.00 y 2.45 metros.

8. Eje triple tipo a: Es aquel que dispone de un mecanismo que transfiere como mínimo el 28% del peso del conjunto a cada uno de los ejes.

9. Eje triple tipo b: Es aquel que no dispone de un mecanismo de transferencia.

10. Peso bruto vehicular (pbv): Es la suma del peso del vehículo o combinación de vehículos y la carga que el mismo transporta, incluido el peso del conductor y cualquier otra persona transportada al mismo tiempo.

11. Acoplamiento: Mecanismo de conexión que une al vehículo tractor con el vehículo remolcado.

12. Conductor: Es toda persona autorizada para que maneje un vehículo automotor.

13. Ancho: La dimensión transversal total de un vehículo, inclusive cualquier carga o el dispositivo para sostenerla.

14. Altura: La dimensión vertical total de cualquier vehículo sobre el suelo, inclusive cualquier carga o el dispositivo para sostenerla.

15. Longitud: Dimensión total del vehículo o combinación en el sentido longitudinal desde la parte anterior a la posterior.

16. Peso por eje: Es el peso total trasmitido sobre el pavimento por un conjunto de dos o más llantas, cuyo centro está en un solo plano vertical transversal.

17. Carga: Los bienes que se transportan en vehículos, inclusive los que se transportan en un remolque o semirremolque.

18. Carga divisible: Carga que puede reducirse en su peso y/o dimensiones.

19. Operación con sobrepeso: La circulación de un vehículo con carga que excede el máximo prescrito en el diagrama vigente.

20. Operación con sobre dimensión: La circulación de un vehículo de una dimensión que excede al máximo prescrito para los vehículos en operación regular.

21. Operación regular: La circulación de los vehículos por las vías públicas, con sujeción a las limitaciones recomendadas que rigen sobre los pesos y dimensiones máximas para los vehículos automotores.

22. Tonelada métrica: Mil kilogramos, equivalentes a dos mil doscientas cuatro libras.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

23. Responsable de Básculas: Es el trabajador técnico que ejecutará la aplicación de la Ley General de Transporte Terrestre y su Reglamento y todas las normas existentes para efectos del control del transporte de carga.

24. Supervisor de Básculas: Es el trabajador técnico que bajo la dirección del Responsable del Departamento de Ingeniería de Tráfico, verifica que las operaciones de pasaje y control realizadas garanticen el buen uso y mantenimiento de la red vial.

25. Operador de Básculas: Es el trabajador técnico cuyo trabajo consiste en auxiliar al Responsable de Básculas en las funciones que tiene asignadas.

26. Vida Útil: Tiempo esperado de uso sin daños estructurales considerables en la superficie de rodamiento si se trata de vías, en la subestructura y la superestructura si se tratara de puentes, pasos elevados, pasos inferiores, túneles y alcantarillas.

27. Evasión: Cuando un conductor no ingrese con su vehículo al punto de control s1 así se lo indica un funcionario autorizado o la señalización vial.

28. Fuga: Cuando no se lo puedan constatar por cualquier motivo los pesos y dimensiones del vehículo que ha accedido al punto de control porque el conductor huye del lugar.

29. Infraestructura Vial: Puentes, carreteras y otras obras que conforman una vía pública.

30. Punto de Control: Lugar designado por el MTI para el control de los pesos y dimensiones de los vehículos afectados por la presente Normativa, conocidos como básculas. Los Puntos de Control podrán estar ubicados en estaciones fijas o en diferentes puntos de la Red Vial Nacional con estaciones móviles.

Artículo 108 Tara de un Vehículo
Es el peso del vehículo listo para ponerse en marcha, incluyendo el chasis, los acumuladores y el radiador llenos, los depósitos de carburantes gasógenos llenos, la carrocería, equipos normales, ruedas y llantas de recambio y herramientas que se acostumbra entregar con el vehículo.

Se realizará una sola vez, mientras se demuestre que el vehículo no ha sufrido modificaciones en su estructura y accesorios.

Artículo 109 Diseño de Carga
Para la preservación funcional y estructural de la red vial nacional, los vehículos de transporte de carga que circulan sobre ella, no deberán sobrepasar las cargas de diseño para la cual fueron construidas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 110 Tipos de Vehículos
Para los propósitos del presente reglamento, se establecen los siguientes tipos de vehículos:

a) C-2: Es un camión, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un eje simple de rueda doble (eje de tracción).

b) C-3: Es un camión, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un eje doble o tándem (eje de tracción).

c) C-4: Es un camión, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un triple (eje de tracción).

d) T-2: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje simple de rueda doble (eje de tracción).

e) T-3: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje doble o tándem (eje de tracción).

f) S 1: Es un semirremolque con un eje trasero simple de rueda doble.

g) S2: Es un semirremolque con un eje trasero doble (tándem).

h) S3: Es un semirremolque con un eje trasero triple.

i) S4: Es un semirremolque con un eje trasero cuádruple.

j) R2: Remolque pesado o liviano compuesto de un eje delantero simple de rodado doble y un eje trasero simple de rodado doble.

k) R3: Remolque pesado o liviano compuesto de un eje delantero simple de rodado doble y un eje trasero doble de rodado doble.

l) R4: Remolque pesado o liviano compuesto de un eje delantero doble de rodado doble y un eje trasero doble de rodado doble.

Artículo 111 Tipos de Combinaciones
Para los propósitos del presente reglamento, así como para regulación de los pesos y dimensiones de los vehículos automotores de carga, se establecen los siguientes tipos de vehículos y combinaciones.

Artículo 112 Límites de Peso
Los límites de peso en toneladas por eje permitidos son los siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Tipo de Vehículo	Eje simple Direccional	Eje simple Doble rueda	Eje doble Tipo A	Eje doble Tipo B	Eje triple tipo A	Total (+)
C-2	5.00	10.00	-----	-----	-----	15.00
C-3	5.00	10.00	16.50	11.50	-----	21.50
C-4	5.00	-----	-----	-----	20.00	25.00
T2-S1	5.00	18.00	-----	-----	------	23.00
T2-S2	5.00	9.00	16.00	-----	-----	30.00
T3-S2	5.00	-----	16.00	16.00	-----	37.00
T3-S3	5.00	-----	18.00	18.00	-----	41.00
Otros	-----	-----	-----	-----	------	variable

C-2: Camión de 2 ejes sencillos.

C-3: Camión de 3 ejes.

C-4: Camión de 4 ejes.

T2-S 1: Semi trailer de 3 ejes sencillos.

T2-S2: Semi trailer con tractor de 2 ejes y remolque con 1 eje doble.

T3-S2: Semi trailer con tractor de 3 ejes y remolque con 1 eje doble.

T3-S3: Semi trailer con tractor de 3 ejes y remolque con 1 eje triple.

Otros: Se refiere a otros vehículos con remolque, vehículo articulado u otras combinaciones.

T-2: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje simple de rueda doble (eje de tracción).

T-3: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje doble o tándem (eje de tracción).

S1: Es un semirremolque con un eje trasero simple de rueda doble.

S2: Es un semirremolque con un eje trasero doble (tándem).

S3: Es un semirremolque con un eje trasero triple.

S4: Es un semirremolque con un eje trasero cuádruple.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

R2: Remolque pesado o liviano compuesto de un eje delantero simple de rodado doble y un eje trasero simple de rodado doble.

R3: Remolque pesado o liviano compuesto de un eje delantero simple de rodado doble y un eje trasero doble de rodado doble.

R4: Remolque pesado o liviano compuesto de un eje delantero doble de rodado doble y un eje trasero doble de rodado doble.

Los límites de peso en toneladas por eje permitidos, y las distancias mínimas en metros entre ejes serán conforme los diagramas que emita el Ministerio de Transporte e Infraestructura, para tal efecto.

Artículo 113 Dimensiones de los Vehículos
Para los propósitos del presente reglamento, las dimensiones de un vehículo automotor y sus combinaciones no deberán exceder de los siguientes límites en metros:

Ancho total máximo: 2,60
Altura total máxima: 4.15

Longitudes totales máximas	
Tipo de vehículo	Longitud total máxima
C-2	12.00
C-3	12.00
C-4	16.75
T2-S1	16.75
T2-S2	17.50
T3-S2	17.50
T3-S3	17.50
Otros	desde 18.30 hasta 23.00 máximo

Las normas técnicas aplicables para los efectos de pesos y dimensiones máximos permitidos se basarán en las especificaciones para el diseño de carreteras y puentes de la Asociación Americana de Oficiales de Carreteras Estatales y del Transporte (AASHTO), para cargas vivas HS 15-44 y HS 20-44, o cualquier otra norma nacional que el MTI estime necesaria implementar para la conservación de la infraestructura vial nacional.

La verificación de las dimensiones de los diferentes tipos de vehículos, así como la aceptación en el territorio nacional de nuevos tipos, correrá a cargo de la Dirección

General de Vialidad. El criterio técnico que en tales casos se emita tomará en cuenta el diseño y estado de la infraestructura vial disponible y la mejor forma para no poner en riesgo la circulación y la seguridad vial. En todo caso no podrán sobrepasarse los límites máximos reglamentarios.

Cuando se trate de la incorporación de nuevos tipos de vehículos articulados no incluidos en la clasificación estipulada en el presente Reglamento, estos deben contar con articulaciones intermedias u otros dispositivos de acople seguros que permitan radios de giro medio de 13,50 metros como máximo.

Artículo 114 Distancia Entre Ejes
Para los propósitos del presente reglamento, la distancia mínima en metros entre los dos ejes más distantes se establecerá como sigue:

Tipo de vehículo	Distancia mínima entre los dos ejes más distantes	Peso en Toneladas métricas
C-2	5.00	15.00
C-3	5.00	21.50
C-4	5.00	25.00
T2-S1	6.67	23.00
T2-S2	10.50	30.00
T3-S2	14.40	37.00
T3-S3	14.40	41.00
Otros	Desde 12.38 hasta 16.00 máximo	40.00

Artículo 115 Llantas Neumáticas
Derogado.

CAPÍTULO XVIII
REGULACIONES DEL TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y MULTIMODAL

Artículo 116 Carga Pesada
La carga pesada, sea sólida o granel, podrá ser trasladada en camiones, furgones y rastras.

Artículo 117 Carga Líquida
Es la carga pesada que solo puede ser trasladada por medio de cisternas y equipos especializados.

Artículo 118 Carga Especializada
Los medios de transporte o traslado de carga especializada no incluyen contenedores, volquetes, cargadores frontales y patroles.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 119 Multimodal
Derogado.

Artículo 120 Transporte Multimodal
Derogado.

Artículo 121 Cabotaje
Es la utilización de medios de transporte nacional para el transporte de carga local hacia los puertos marítimos de exportación.

Artículo 122 Carga Local
Los transportistas nacionales son los únicos que tienen derecho a explotar los servicios locales de transporte nacional de carga.

Artículo 122 *bis* **Transporte especial no convencional**
El transporte de desechos metálicos, vidrios o plásticos, constituyen el transporte especial no convencional. Este tipo de transporte para que circule en la vía pública deberá cumplir con los requisitos siguientes:

a) La carga de desechos metálicos y plásticos deberá compactarse cuando proceda, en atados para ser transportada de tal manera que no permitan la dispersión de los residuos durante el vi aj e. La que no pueda compactarse deberá transportarse en equipos cerrados por los cuatro costados con láminas metálicas agujeradas tipo enmallado o totalmente cerrada fijada al chasis, y una sola puerta por donde deberá cargarse y descargarse.

b) La carga no deberá sobrepasar la altura del compartimiento de carga cuando el techo de éste no esté cerrado.

c) Cuando lo que se transporte sea vidrio, el contenedor deberá estar totalmente cerrado con lámina metálica sin agujerar fijada al chasis y una sola puerta por donde deberá cargarse y descargarse el mismo.

d) La carga no deberá sobrepasar la altura del contenedor cuando el techo de éste no esté cerrado y deberá asegurarse el techo con lona o toldo.

Unido a los requisitos anteriores, deberá tener la inscripción alusiva a su uso; además, los vehículos de transporte de desechos metálicos o sólidos, vidrios o plásticos deberán someterse a un programa de mantenimiento preventivo; no podrán circular fuera de rutas y horarios asignados sin autorización expresa o razón justificada; y cumplirán con las condiciones que impongan la legislación ambiental en materia de emisiones vehiculares.

Artículo 123 Almacenes Fiscales
La carga que ha ingresado a los almacenes fiscales se considera carga local y su

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

traslado hacia su destino final en cualquier punto del territorio nacional sólo podrá ser realizado por transportistas nacionales previo cumplimiento de las disposiciones establecidas en la legislación aduanera vigente.

Artículo 124 Prohibiciones
Derogado.

Artículo 125 Antimonopolio
Derogado.

Artículo 126 Documentos de Viaje
Cualquier vehículo de transporte de carga con placas extranjeras, en tránsito por el territorio nacional, deberá presentar los documentos determinados por el Artículo 8 del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional.

Artículo 127 Registro
Las personas naturales o jurídicas que se dediquen al transporte de Plaguicidas, Sustancias Tóxicas, Peligrosas y otras Similares, deberán registrarse en el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI).

Además del Registro a que se refiere el párrafo anterior, el control, ordenamiento y regulación del transporte de plaguicidas, sustancias tóxicas y peligrosas, y otras similares, se ejecutará de conformidad con la Ley Nº. 274, Ley Básica para la Regulación y Control de Plaguicidas, Sustancias Tóxicas, Peligrosas y otras Similares, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 30 de fecha 13 de febrero del año 1998.

Artículo 128 Transporte de Sustancias Tóxicas
Derogado.

Artículo 128 *bis* Requisitos y clasificación del transporte de mercancías peligrosas
Todo vehículo que transporte mercancías peligrosas, y circule por la vía pública, deberá de cumplir los siguientes requisitos:

a) Identificarse debidamente con rótulo y etiqueta que adviertan claramente sobre la peligrosidad del material que transportan.

b) Los vehículos que transportan mercancías peligrosas, deberán guardar una distancia mínima de cien metros entre vehículos, a excepción de aquellos vehículos que transportan mercancías radiactivas, a quienes le está prohibido circular en caravana.

c) En caso de desperfecto del vehículo que transporta las mercancías peligrosas, el conductor deberá colocar triángulos de seguridad en la parte delantera como trasera del vehículo a una distancia no menor de cien metros, para que los conductores tomen

las precauciones.

La transportación de mercancías, sustancias tóxicas y materiales sólidos clasificados por los tratados internacionales de peligrosos en vehículos destinados al transporte de carga, que circulen por las vías terrestres del país, se clasifican de conformidad al Código Internacional de Mercancías Peligrosas o Código IMDG, cuya nomenclatura los clasifica de esta forma:

Clase 1: Explosivo

Clase 2: Gases

Clase 3: Líquido Inflamable y líquido combustible

Clase 4: Sólidos inflamables

Clase 5: Oxidantes y peróxidos orgánicos

Clase 6: Tóxicos y agentes infecciosos

Clase 7: Radiactivos

Clase 8: Corrosivos

Clase 9: Varios o misceláneos

El incumplimiento a las normas antes descritas, quedan sujetas a las sanciones establecidas en el Artículo 86 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y su Reforma, Ley Nº. 616.

Artículo 129 Empresas Extranjeras
Derogado.

Artículo 130 Traslado de Madera
Las unidades de transporte de carga que trasladen madera en bruto o en trozas deberán contar con un permiso especial por la DGTT del MTI, o de las delegaciones departamentales de la misma, y para tramitar dicha solicitud deberán acompañar del correspondiente permiso o concesión extendida por la autoridad competente del MARENA. Solo aquellos vehículos que cuenten con tal permiso, en las condiciones anotadas, podrán transportar madera en bruto o en trozas.

Artículo 131 Tarifas
Solo las tarifas de interés público, como la del transporte de combustibles o carga liquida, serán reguladas por el MTI.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 132 Prohibición de Transportar Pasajeros
Queda terminantemente prohibido el transporte de pasajeros en vehículos de carga, salvo los del equipaje de la tripulación y el correo. El número de tripulante, conforme la capacidad de la cabina, será establecida en la licencia de circulación extendida por la Dirección de Seguridad de Transito Nacional. Se exceptúan de la anterior prohibición los permisos para el transporte de trabajadores en actividades agropecuarias, en zonas rurales.

Artículo 133 Carga Liviana y Comercial
Para preservar el buen estado de la red vial, los vehículos de transporte de carga liviana y comercial cuya capacidad de carga supere las 8 toneladas deberán obtener un Certificado de Pesos y Dimensiones, extendido por el FOMAV.

Artículo 134 Requisitos Para Carga Especializada
Derogado.

Artículo 135 Permiso Especial
De conformidad a lo establecido en el Artículo 20 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, cuando por razones de interés general, tenga que transportarse ocasionalmente, maquinaria pesada u otros objetos indivisibles, cuyo peso y/o dimensiones exceda de las indicadas en este reglamento, se otorgará autorización especial, extendida por la Dirección General de Vialidad del MTI dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.

Este permiso especial podrá ser otorgado solamente en aquellos casos en que se compruebe que ese tipo de vehículo no existe en el país, y que no causará daños a las carreteras.

Para la obtención de un permiso especial para carga indivisible el interesado deberá cumplir los siguientes requisitos adicionales:

a) Cuando se trate del transporte de maquinaria pesada, objetos u otros de gran tamaño, a la carga deberá removérsele las piezas y los aditamentos que sea posible separar.

b) Que el vehículo que transportará la carga cuente con las suficientes superficies de rodado para que no sufra un deterioro significativo la calzada, lo cual será constatado por la Dirección General de Vialidad.

c) Cuando el peso total exceda la capacidad resistente de un puente o tramo de calzada se debe contar con la autorización de los departamentos técnicos de la Dirección General de Vialidad y está apruebe la solicitud presentada y extienda el respectivo permiso especial a que se refiere este Artículo.

d) Los vehículos que se excedan en las dimensiones máximas permitidas deberán

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

acatar las recomendaciones emitidas por los especialistas de seguridad vial.

Cuando en el país no se cuente con equipos de carga especializada, se podrá autorizar, de manera excepcional y temporal, la transportación de esta carga, con vehículo de placa extranjera, siempre que la empresa dueña de la carga esté radicada en Nicaragua y se preserve el principio de reciprocidad. Para obtener este permiso especial, cuando se trate de carga indivisible, el interesado deberá de cumplir los siguientes requisitos adicionales:

a) Cuando se trata del transporte de maquinarias pesadas, objetos u otros de gran tamaño, a la carga deberá de removérsele las piezas y los aditamentos que sea posibles separar.

b) Que el vehículo que transportara la carga cuente con las suficientes superficies de rodado, para que no sufra un deterioro significativo la calzada, lo cual será constatado por la Dirección General de Vialidad.

c) Cuando el peso total exceda la capacidad resistente de un puente o tramo de calzada se debe contar con la autorización de los departamentos técnicos dé la Dirección General de Vialidad, y ésta apruebe la solicitud presentada, y extienda el respectivo permiso especial a que se refiere este Artículo.

d) Los vehículos que se excedan en las dimensiones máximas permitidas deberán acatar las recomendaciones emitidas por los responsables de báscula del Departamento de Pesos y Dimensiones.

Artículo 136 Excepciones en Carga Especializada
El MTI autorizará de manera excepcional que el auto transporte de carga multimodal o especializada, solo en los siguientes casos:

1. Desastres naturales o declaratoria de Estado de Emergencia.

2. Escasez de equipos como cabezales o remolcadores, debidamente comprobada.

El MTI emitirá permisos especiales para que estas empresas de auto transporte de carga multimodal o especializada, por un periodo de treinta días, renovables según las circunstancias.

CAPÍTULO XIX
CERTIFICADOS DE PESOS Y DIMENSIONES

Artículo 137 Certificado de Pesos y Dimensiones
El Certificado de Pesos y Dimensiones de los vehículos de transporte de carga con capacidad mayor a las ocho toneladas, se tramitará ante el Departamento de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Vialidad del MTI, tendrá una vigencia de cinco

años, será refrendado anualmente, y deberá contener por lo menos los siguientes datos:

1. Nombre del propietario y asociación a que pertenece.

2. Número de Registro del Certificado.

3. Fecha del inicio de trámite y de vencimiento.

4. Datos del vehículo (tipo de vehículo, clasificación, marca, modelo, año, chasis, motor, color, placa, tarjeta de circulación, departamento, dirección, clase, categoría, tipo).

5. Peso del vehículo Kg. (tara, carga, peso, combustible).

6. Peso Máximo por grupo de Eje.

7. Peso Máximo Permisible.

8. Distancia entre Ejes.

9. Observaciones.

Artículo 138 Obtención o Renovación
El trámite del Certificado de Pesos y Dimensiones es el siguiente:

a) Presentar el vehículo ante la Policía Nacional en la especialidad de seguridad de Tránsito, para que realice al vehículo la inspección técnica mecánica, realizada ésta deberá extenderle una constancia de estado actual del vehículo, además deberá otorgarle un permiso provisional de circulación vigente, hasta por quince días hábiles para que el interesado complete los trámites ante el MTI en la Dirección General de Vialidad, para la obtención del Certificado de Pesos y Dimensiones.

b) Con la constancia que extienda la Policía Nacional, y completando los requisitos establecidos en el Artículo 63 de la Ley Nº. 534, Ley General de Transporte Terrestre reformado por la Ley Nº. 616, el interesado se presentará ante la Dirección General de Vialidad del MTI a tramitar el respectivo Certificado de Pesos y Dimensiones.

c) Cumplido lo establecido en los incisos a y b, el interesado se presentará de nuevo ante la especialidad de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional a tramitar sus placas y licencia de circulación correspondiente, previo pago del arancel.

d) Una vez obtenida la Licencia de Circulación extendida por la Policía Nacional en la especialidad de Seguridad de Tránsito, el interesado deberá entregar ante el Departamento de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Vialidad, fotocopia

de tarjeta de circulación para completar los requisitos y poder ser debidamente inscrito en el Registro Nacional, adscrito a la Dirección General de Transporte Terrestre.

Artículo 139 Entrega
Derogado.

CAPÍTULO XX
CONTROL EN BÁSCULAS

Artículo 140 Especificaciones
En cada autorización se especificará el tipo de carga especial a transportar, la ruta a seguir, el horario apropiado, la velocidad de circulación sobre la carretera y especialmente sobre los puentes, acompañamiento de radio patrulla de la Policía Nacional, y otras medidas que garanticen la protección de la Red Vial y la seguridad de los usuarios.

Artículo 141 Declaraciones Falsas
Cuando el propietario de la carga haga una declaración falsa del peso de la misma o realice la contratación con empresa de transporte que no cuente con el permiso respectivo será sujeto de una multa de trescientos córdobas.

Artículo 142 Sanciones en Básculas
De conformidad con el Artículo 15 5 de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, los vehículos de transporte de carga pesada no podrán desplazarse por las carreteras del país, cuando trasladen carga, suelta o en container, mayor a la norma nacional o internacional que regula el diagrama de pesos en tonelajes y dimensiones establecidos en este reglamento.

Los vehículos de matrícula extranjera, no podrán ingresar con mayor carga al tonelaje establecido anteriormente, debiendo de solventar en los puntos de regulación ubicados en la frontera, la situación, o bien retornar al país de procedencia.

En el caso de cualquier vehículo de matrícula nacional destinado a esta actividad, se les retendrá en las básculas el excedente de la carga hasta que el propietario o el empresario transportista se presente a retirarla en otra unidad, asumiendo éste los costos y riesgos que se deriven, más el pago de una multa de seiscientos córdobas por cada día transcurrido.

En los casos de vehículos cuya carga va protegida con marchamos, a su costa el infractor es responsable de garantizar la presencia de los funcionarios de la DGSA para realizar los procedimientos de trasbordo del exceso de carga. Mientras tanto el vehículo no podrá circular y se aplicará la multa establecida en el párrafo anterior.

Artículo 143 Responsabilidad
El personal de las estaciones de pesaje no será responsable de la custodia de los

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

excesos de carga que sean bajados de los vehículos.

Artículo 144 Balanceo de la Carga
Se considera como mal balance aquellas cargas por ejes mayores a las estipuladas en el Diagrama de Cargas, permitiendo una tolerancia hasta un 5% por eje, siempre y cuando la sumatoria de carga de todos los ejes no exceda la carga total permisible según el tipo de camión.

Artículo 145 Carga Líquida
Cuando la carga a transportar sea líquida y se utilicen vehículos cisterna, no procederá el balanceo.

Artículo 146 Traslado de Ganado
Esto será aplicable a los vehículos que transportan ganado, pero los conductores tienen la obligación de controlarse por las estaciones de pesaje, a fin de comprobar que no llevan sobrepeso.

TÍTULO VI

CAPÍTULO XXI
ÓRGANOS AUXILIARES

Artículo 147 Participación
En el Consejo Nacional de Transporte (CNTT) participaran cuatro delegados de las organizaciones de concesionarios del transporte intermunicipal, nacional e internacional, representativos de las siguientes modalidades.

1. Un delegado por las organizaciones del transporte de pasajeros y transporte mixto.

2. Un delegado por las organizaciones del transporte de carga pesada y transporte de animales vivos.

3. Un delegado por las organizaciones del transporte de turismo e internacional de pasajeros.

4. Un delegado por las organizaciones del transporte especial.

Artículo 148 Formas de Elección
Cuando existan diferentes organizaciones gremiales del sector transporte de las modalidades mencionadas en el Artículo anterior, se priorizara la representación de las organizaciones nacionales, tomando en cuenta la cantidad de organizaciones afiliadas, y el número de transportistas representados, lo que se hará constar mediante certificación de socios emitido por el INFOCOOP o el Ministerio de Gobernación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Para ser acreditados como delgados representativos de cada modalidad, se deberá realizar asambleas generales de los asociados, levantando el acta respectiva en donde se haga contar la cantidad de asistentes, y la votación del delegado electo. El delegado suplente será electo de la misma manera, quedando quien obtenga el segundo lugar.

Artículo 149 Representación
Local En los Consejo Municipales de Transporte (CMT) participaran cuatro delegados de las organizaciones de concesionarios del transporte intramunicipal, representativos de las siguientes modalidades.

1. Un delegado por las organizaciones de concesionarios del transporte urbano colectivo y rural;

2. Un delegado por las organizaciones de concesionarios del transporte selectivo;

3. Un delegado por las organizaciones de concesionarios de carga liviana y comercial;

4. Un delegado por las organizaciones de concesionarios del transporte especial.

Artículo 150 Formas de Elección
Para la elección de los delegados se utilizaran los procedimientos mencionados en el Artículo 148 con la diferencia de que al ser organizaciones municipales se dará prioridad a la que tenga el mayor número de afiliados.

Artículo 151 Sociedad Civil
Los organismos de la sociedad civil que representan a los usuarios serán electos con el mismo procedimiento mencionado en el Artículo 148, dando prioridad a las que demuestren tener un mayor número de asociados, sean en el CNTT o CMT.

Artículo 152 Plazo
Las organizaciones de concesionarios, sea a nivel nacional o nivel municipal, tendrán un plazo de 60 días para elegir a sus delegados. Una vez electos, el delegado propietario y suplente, remitirán las certificaciones de las actas respectivas ante el MTI o las municipalidades, para ser acreditados por el periodo de un año.

Artículo 153 Invitados Permanentes
El CNTT, si así lo considera conveniente, podrá invitar de manera permanente, con derecho a voz, a los delegados de las organizaciones más representativas del transporte urbano colectivo y del sector selectivo, lo que se demostrará con los procedimientos de elección establecidos en el Artículo 148.

TÍTULO VII
DE LAS CONCESIONES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPITULO XXII
ÓRGANOS COMPETENTES

Artículo 154 DGTT
La Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del MTI es el órgano encargado de otorgar concesiones y certificados de operaciones en el servicio de transporte público de pasajeros a nivel intermunicipal. La Dirección General de Vialidad será el órgano competente para emitir los certificados de peso y dimensiones.

Artículo 155 El Concejo Municipal
Es el órgano competente encargado de otorgar concesiones y certificados de operación en el servicio de transporte público de pasajeros a nivel intramunicipal.

CAPÍTULO XXIII
DEL RÉGIMEN GENERAL DE CONCESIONES

Artículo 156 Estudio Técnico
Con base en el Plan Nacional de Transporte, de oficio la autoridad de transporte determinará una vez al año, si es o no procedente realizar estudios técnicos para declarar la existencia de necesidad pública de transporte de pasajeros que deba ser satisfecha con la creación de nuevas rutas o líneas de transporte.

Cualquier estudio técnico para convocar a licitación pública de nuevas rutas de transporte deberá contener mínimamente lo siguiente.

1. Nombre de la población o poblaciones en que se determine la necesidad de crear o ampliar el servicio de transporte público de pasajeros.

2. Densidad demográfica, tomando en cuenta el último censo poblacional y comercial, adicionando la estimación del incremento que se haya registrado durante el tiempo transcurrido desde el año en que se practicaron tales censos a la fecha en que se realice el estudio, así como una estimación de población que necesita el servicio de transporte.

3. Cantidad de centros educativos y culturales.

4. Cantidad de centros de trabajo.

5. Medio de vida predominante de las poblaciones.

6. Tipo de comercio predominante, con inclusión de las zonas de abastecimiento, así como el horario a que esté sujeto. Centros de atracción de demanda, hacia donde viaja la gente, etc.

7. Descripción de las oficinas públicas existentes, talleres, estaciones de servicio de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

combustibles y demás que la autoridad de transporte estime necesarias.

8. Descripción de la infraestructura vial, indicando las principales vías troncales y secundarias de comunicación, señalando en su caso las que deban usarse en ciertos tramos para la satisfacción de la necesidad del servicio público de transporte de pasajeros. En todos los casos se hará el señalamiento de los correspondientes derechos de vía.

9. Cantidad de viajes totales origen destino que realiza la población, necesarios para conocer qué cantidad de gente se moviliza y hacia dónde.

10. Medios existentes de transporte, con indicación de los tipos y capacidad de los vehículos, así como clases, modalidades y tipos de servicio.

11. Necesidad de transporte indicando las deficiencias o insuficiencias del existente, horarios, tarifas e itinerarios, así como nivel de ocupación de los vehículos en los diferentes horarios.

12. Estimación aproximada del transporte particular.

13. Análisis de los principales desplazamientos de personas, para los que no se tiene servicio público de transporte o que teniéndolo es insuficiente.

14. Propuesta de los lugares más adecuados para el establecimiento de paradas y terminales.

Artículo 157 Declaratoria
Realizado el estudio a que se refiere el Artículo anterior, si del mismo se advierte necesidad pública insatisfecha, el MTI o las municipalidades expedirá la declaratoria correspondiente, en la que se expresará lo siguiente:

1. Breve relación de los antecedentes.

2. Consideraciones técnicas y legales que funden la declaratoria.

3. Determinación de la zona geográfica en la que ha de prestarse el servicio.

4. Clasificación, modalidad y tipo de servicio con el que habrá de satisfacerse la necesidad pública a que se refiera la declaratoria.

5. Número de concesiones que habrán de licitarse para la satisfacción del servicio.

6. Los demás datos que se estimen necesarios para aclarar o completar la anterior información.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 158 Convocatoria
Emitida la declaratoria de necesidad pública, la que deberá ser publicada en La Gaceta, Diario Oficial, la autoridad competente procederá a realizar la convocatoria a licitación pública para el otorgamiento de concesiones en el ámbito intermunicipal e intramunicipal y resto de modalidades y clasificaciones a que se refiere el Artículo 51 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, la que deberá señalar los siguientes aspectos:

1. Área geográfica que comprenderá el servicio, kilómetros de la ruta a servir, terminales de salida y arribo, paradas, el itinerario, la frecuencia, tarifa a cobrar.

2. Determinación del incremento del servicio señalando el número de concesiones que habrán de licitarse.

3. Clasificación, modalidad y tipo de servicio que deberá proporcionarse, así como las características de los vehículos.

4. Plazo en el que deberá iniciarse la prestación del servicio.

5. Vigencia y cantidad de las concesiones y de los certificados de operación que de ellas se deriven.

6. Lugar, horario y término dentro del cual deberán presentarse las solicitudes de los aspirantes a concesionarios, así como indicación de los documentos que deberán adjuntarse.

7. El lugar, horario y periodo en el que se venderán las bases de licitación y costo de las mismas. Las bases de licitación contendrán además de las mencionadas, las que estime necesarias el MTI o las municipalidades, y se complementarán con los estudios técnicos especializados en la materia.

8. Precio base a cobrar por la autorización de la concesión.

9. Monto de la garantía a ofrecer.

Artículo 159 Obligatoriedad de Adaptaciones
En toda licitación pública de concesiones para prestar el servicio público de transporte de pasajeros, el MTI y las municipalidades dispondrán que el aspirante deberá realizar obligatoriamente adaptaciones a las unidades de transporte y otros requerimientos técnicos para el acceso de las personas con discapacidad a los servicios de transporte público.

Artículo 160 Publicación
La convocatoria a licitación pública para el otorgamiento de concesiones en el ámbito intermunicipal a que se refiere el Artículo 51 de la Ley Nº. 524, Ley General de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Transporte Terrestre, deberá publicarse en tres ocasiones, con un intervalo de quince días, en un diario de circulación nacional, sin perjuicio de su simultánea publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Cuando se trate de concesiones en el ámbito intramunicipal, esta convocatoria deberá publicarse en tres ocasiones, con un intervalo de quince días, en La Gaceta, Diario Oficial, sin perjuicio de su publicación simultánea en un diario o semanario de circulación local o nacional.

CAPÍTULO XXIV
PROCEDIMIENTOS PARA LAS LICITACIONES

Artículo 161 Principios
El otorgamiento de concesiones para operar en el servicio de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades y clasificaciones, se efectuará siempre a través de Licitación Pública, transparente, en condiciones de igualdad y respetando el principio de legalidad.

Artículo 162 Presentación de Solicitudes
Las solicitudes para brindar el servicio de pasajeros en el ámbito intermunicipal e internacional se presentarán ante la Dirección General de Transporte Terrestre del MTI, y las del ámbito intramunicipal ante la municipalidad respectiva.

Artículo 163 Cotejo
El MTI o las municipalidades, según el caso, tendrán un plazo de 45 días calendarios para analizar las solicitudes, cotejarlas con las necesidades del Plan Nacional de Transporte y proceder a convocar a las licitaciones correspondientes, si el caso lo amerita.

Artículo 164 Comité de Licitación
La máxima autoridad del órgano competente formara un comité de licitación encargado de organizar el proceso administrativo de la licitación, con las siguientes personas de reconocida calidad técnica y experiencia:

I. Cuando se trate de concesiones intermunicipales.

a. El Titular de la DGTT.

b. Un asesor legal.

c. Un delegado del CNTT.

d. Un funcionario o asesor en materia de transporte.

e. Un delegado de los municipios por donde operara la ruta.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

II. Cuando se trata de concesiones intramunicipales:

a. El titular de la oficina de transporte intramunicipal.

b. Un asesor legal.

c. Un delegado del CMT.

d. Un funcionario o asesor en materia de transporte.

e. El delgado departamental del MTI.

Artículo 165 Requisitos
Toda persona natural o jurídica, interesada en participar en la licitación pública deberá cumplir con lo establecido en el Artículo 51 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y con los siguientes requisitos:

1. Solicitud por escrito del interesado ante la autoridad correspondiente, demostrando interés por prestar el servicio público de transporte de pasajeros en la ruta a servir.

2. En el caso de las personas jurídicas con fines de lucro, el representante legal deberá comparecer debidamente acreditado con poder general de administración debidamente inscrito. Si es una cooperativa deberá presentar, además del poder general de administración, el certificado que extienda el Instituto Nicaragüense de Fomento Cooperativo (INFOCOOP).

3. Presentar la tarjeta de circulación del vehículo o de los vehículos a nombre del propietario. En caso que a la fecha de presentación de solicitud no se haya adquirido ningún vehículo, se presentara proforma que la empresa distribuidora de vehículos le haya emitido, o contrato de promesa de venta de los vehículos en escritura pública.

4. Certificado de inspección física y mecánica del vehículo o de los vehículos, a satisfacción de la autoridad que corresponda, si los vehículos ya fueron comprados o son propiedad del aspirante.

5. Presentar póliza de responsabilidad civil, de una institución aseguradora que cubra a los usuarios a la unidad y daños a terceros.

6. Solvencia económica del solicitante, demostrada mediante constancias de las instituciones financieras registradas ante la Superintendencia de Bancos y Otras Instituciones Financieras, copia del estado de sus cuentas bancarias, y libertad de gravamen actualizada de los bienes inmuebles inscritos a su nombre.

7. La garantía de la oferta, emitida por entidades que estén bajo la supervisión de la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Superintendencia de Bancos y Otras Instituciones Financieras.

8. Una declaración en escritura pública, en el sentido de que no podrá modificar ni retirar su oferta una vez presentada la documentación al comité de licitación, bajo pena de ejecutar la garantía ofrecida.

9. Tener capacidad para obligarse y contratar, conforme a la legislación común.

10. Declaración jurada de no encontrarse en convocatoria de acreedores, quiebra o liquidación.

11. No encontrarse en interdicción judicial.

Artículo 166 Prohibición a Funcionarios
No podrá participar en cualquier etapa del proceso de licitación de concesiones para el servicio de transporte público de pasajeros, el servidor público que tenga en ésta un interés personal, familiar o comercial, incluyendo aquellas licitaciones de las que pueda resultar algún beneficio para el mencionado servidor público, su cónyuge o sus parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo por afinidad. Esta prohibición rige aún en el caso de levantamiento de incompatibilidades.

Artículo 167 Presentación y Apertura de Ofertas
En la presentación y apertura de las Ofertas se seguirán las siguientes reglas:

1. El Comité de Licitación fijará en la convocatoria pública el lugar, fecha y hora determinadas así como, plazo para la presentación de las ofertas.

2. Las ofertas deberán presentarse por escrito, firmadas, debidamente foliadas y en sobre sellado.

3. El Comité de Licitación dará a los aspirantes a concesionarios un recibo en que consten la fecha y la hora de la presentación de su oferta.

4. Las ofertas serán abiertas en forma pública en el día y hora establecidos en la convocatoria. De esta apertura se levantará un acta con un detalle de las ofertas y se hará constar las observaciones de los presentes, la que será firmada por el Comité de Licitación y los aspirantes a concesionarios que deseen hacerlo.

Artículo 168 Evaluación de Ofertas
El Comité de Licitación establecerá en el pliego de bases y condiciones de la convocatoria pública, los criterios o parámetros de ponderación para la evaluación de las ofertas presentadas. No se podrán evaluar las ofertas con criterios y ponderaciones que no estén contemplados en la convocatoria, so pena de nulidad.

Artículo 169 Rechazo de Ofertas

El Comité de Licitación rechazará las ofertas en los siguientes casos:

a) Cuando las ofertas no cumplan con los requisitos esenciales de la Convocatoria.

b) Podrá, sin embargo, admitir aquellas ofertas que presenten defectos de forma, omisión o errores leves, que no modifiquen sustancialmente los principios de igualdad, transparencia y legalidad.

Artículo 170 Dictamen de Adjudicación
El Comité de Licitación utilizando los criterios o parámetros de ponderación, recomendará la adjudicación de la licitación al oferente que ajustándose a los requisitos del pliego de bases y condiciones haya presentado la oferta más favorable, estableciendo el orden de prelación, para lo cual elaborará un informe detallado del análisis y comparación de todas las ofertas, exponiendo las razones precisas en que se fundamenta la selección de la oferta evaluada como la más favorable.

Este informe deberá hacerse llegar a la autoridad al ministro de transporte, o al Concejo Municipal, según sea el caso, para que haga uso de sus derechos y de los recursos administrativos establecidos en el presente reglamento, en un término de tres días hábiles después de notificada la adjudicación.

Artículo 171 Recurso de Aclaración
Derogado.

Artículo 172 Impugnación
Los oferentes podrán impugnar el dictamen del Comité de Licitación mediante escrito dirigido a la autoridad máxima del MII o de las municipalidades, alegando irregularidades en el procedimiento de evaluación de la licitación que hacen improcedentes la recomendación, dentro de los tres días posteriores a la notificación. La autoridad máxima del organismo competente tendrá tres días hábiles para dictar su resolución una vez recibido el dictamen del Comité Revisor.

Artículo 173 Comité Revisor
Cuando existan impugnaciones a la recomendación del Comité de Licitación, la máxima autoridad del MTI o de las municipalidades constituirá un Comité Revisor compuesto por:

I. Cuando se trata de concesiones intermunicipales:

a. El Secretario General del MTI.

b. Un asesor legal.

c. Un especialista en materia de transporte.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

II. Cuando se trata de concesiones intramunicipales:

a. Un delegado del Concejo Municipal.

b. Un asesor legal.

c. Un especialista en materia de transporte.

Este Comité deberá rendir un informe de sus consideraciones sobre los puntos planteados en las impugnaciones a la autoridad máxima de este organismo, con copia a cada oferente cinco días hábiles a partir de su constitución.

El Comité Revisor podrá hacerse asesorar por especialistas o expertos de reconocido prestigio profesional, o procedentes de las cátedras universitarias relacionadas con la materia que está en disputa, cuando el caso lo amerite.

Artículo 174 Recurso por Nulidad ante la Contraloría General de la República
Cuando la máxima autoridad del MTI o de las municipalidades, basado en la recomendación del Comité Revisor, declare sin lugar la impugnación, el oferente podrá recurrir de nulidad ante la Contraloría General de la República durante los cinco días hábiles siguientes a la comunicación de la adjudicación.

Artículo 175 Legitimación
El recurso de nulidad podrá ser interpuesto por cualquier aspirante a concesionario que participe en la licitación y considere lesionado sus derechos y deberá indicar, con precisión, la infracción sustancial del ordenamiento jurídico que se alega como fundamento de la impugnación. Cuando se discrepe de las valoraciones técnicas o apreciaciones científicas que sirven de motivo para la adjudicación, el apelante deberá rebatir de forma razonada esos antecedentes, mediante la presentación de dictámenes y estudios, emitidos por profesionales calificados para opinar sobre la pericia de que se trate. Así mismo deberá presentar garantía bancaria equivalente al 1% del valor de su oferta, la cual no podrá exceder de cincuenta mil dólares o su equivalente en córdobas según el tipo de cambio del Banco Central.

Artículo 176 Tramitación
El recurso deberá ser resuelto dentro de los veinte días hábiles siguientes a su interposición. Durante los primeros tres días de este plazo, la Contraloría General de la República establecerá la admisibilidad del recurso y lo rechazará de plano sin mayor trámite si ha sido interpuesto por persona no legitimada o resulta evidente que el recurso es infundado.

En caso de admitirse el trámite, se solicitará el expediente al organismo adquirente y se emplazará a las partes interesadas para que dentro de tres días expresen sus alegatos.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Si la Contraloría General de la República da lugar a la impugnación. El MTI o las municipalidades propondrá nuevamente y cuantas veces sea necesario, su recomendación de adjudicación, sin cambiar las ofertas recibidas, ni los términos estipulados en los documentos bases de licitación.

Artículo 177 Ejecución de la Garantía por Rechazo del Recurso
En caso que la Contraloría, al desestimar el recurso, declare que este fue planteado con manifiesta falta de fundamento o mala fe, el organismo adquirente procederá a ejecutar, sin más trámite, la garantía que se acompañó con la interpretación del recurso.

Artículo 178 Plazos
Los plazos establecidos en este Capítulo se aplicarán a la Contraloría General de la República cuando actúe de oficio o por denuncia de tercero.

Artículo 179 Adjudicación
Habiendo agotado todo el procedimiento administrativo, la licitación se adjudicará mediante Resolución motivada de la autoridad máxima del MTI o de los gobiernos municipales, previa consulta al CNTT o al CMTT, cinco días después de recibida la recomendación, el Comité de Licitación o el Comité Revisor en su caso, que indicará específicamente el nombre y cargo del funcionario autorizado para firmar el contrato y deberá ser comunicada a los aspirantes a concesionarios por el mismo medio empleado para la convocatoria.

En el caso de que el aspirante adjudicado desistiera de firmar el contrato, la negociación podrá llevarse a cabo siguiendo el orden de prelación.

Artículo 180 Adjudicaciones Parciales o Compartidas
El Comité de Licitación podrá recomendar adjudicaciones parciales o compartidas cuando sea técnica y económicamente conveniente y se haya establecido en el pliego de bases y condiciones.

Artículo 181 Licitación Desierta
La autoridad máxima del MTI o de las municipalidades mediante resolución deberá declarar desierta la licitación cuando:

a) No se presente oferta alguna.

b) Se rechacen todas las ofertas fundamentando las razones técnicas y económicas basadas en la Convocatoria.

c) No esté de acuerdo con el último dictamen presentado, fundamentando su desacuerdo.

Cuando una licitación se declare desierta o infructuosa se podrá volver a iniciar el

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

concurso.

Artículo 182 Suspensión del Proceso de Licitación
El proceso de licitación podrá suspenderse en cualquier momento antes de la adjudicación, por caso fortuito o fuerza mayor, los cuales deberán ser puestos en conocimiento de los aspirantes a concesionarios mediante una resolución dictada por la máxima autoridad del MTI o las municipalidades, sin que implique responsabilidad alguna para el Estado con los oferentes.

CAPÍTULO XXV
ADJUDICACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS CONCESIONES

Artículo 183 Adjudicación
Una vez adjudicada la concesión, podrá comenzar a operar y prestar el servicio. El titular de la misma tendrá un número de identificación en el Registro Nacional de Concesiones.

Artículo 184 Características
Las concesiones podrán ser otorgadas de manera individual, por cooperativa o empresa.

Artículo 185 Fusión
Varios concesionarios individuales podrán fusionar sus respectivas concesiones en una empresa o cooperativa y crear una nueva concesión en una ruta determinada, en la cual cada uno de los socios será un co-concesionario con derecho a tener un cupo o certificado de operación, conforme la cantidad de unidades de transporte autorizadas que tenían antes del momento de la fusión.

Cuando esta fusión sea solicitada, se autorizará sin mayores trámites por parte de la autoridad correspondiente, siempre y cuando la nueva concesión no adquiera características de monopolio.

Artículo 186 Extensiones o Ampliaciones
Las concesiones y las rutas o líneas de transporte que de ella se deriven, no podrán ser ampliadas o extendidas, en sus características esenciales, recorrido o cantidad de unidades, sino mediante un proceso de licitación pública. Solo en este caso, al momento de evaluar las ofertas de la licitación, los transportistas que tradicionalmente prestan el servicio en esa zona geográfica tendrán una puntuación extraordinaria de veinte puntos.

Artículo 187 Prohibición de Alquiler de Concesiones
Derogado.

Artículo 188 Modificaciones Los elementos de la concesión que pueden modificarse son los siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

a) Cambio de su titular.

b) Cambio de la temporalidad de vigencia.

c) Sustitución del vehículo o equipo afecto a la concesión.

Queda prohibido todo cambio de clasificación, modalidad o tipo de servicio a que se refiera la concesión, así como el cambio de área geográfica para la que fue otorgada.

Artículo 189 Cambio de Titular
Derogado.

Artículo 190 Prohibiciones
Derogado.

Artículo 191 Cesión
Derogado.

Artículo 192 Reasignación
Derogado.

Artículo 193 Plazo de Vigencia
Las cesiones aprobadas por la autoridad competente conservaran el plazo de su vigencia por transcurrir. En ningún caso al aprobarse una cesión de concesión, podrá modificarse el término de su vigencia.

Artículo 194 Inscripción
Todos los actos relativos a la cesión de concesiones, se anotarán o inscribirán en el Registro Nacional de Concesiones.

Artículo 195 Cambio o modificación de Vehículos
El cambio o sustitución de vehículos o equipos afectos a la concesión se hará ante la autoridad competente en los formatos establecidos, siguiendo las siguientes reglas:

1. Nombre y domicilio del titular de la concesión.

2. Datos de la concesión y fecha de vencimiento del plazo de su vigencia.

3. Datos del vehículo o vehículos relacionados con la concesión.

4. Datos del vehículo o equipo que se propone sustituir o modificar.

5. Fotocopia, certificada notarialmente, de la licencia de circulación que compruebe la propiedad del vehículo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 196 Cancelación
Además de las causales previstas en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, los títulos que materialicen las concesiones contendrán invariablemente las causas de revocación siguientes:

1. Matricular más de un vehículo con la misma concesión.

2. Usar el mismo juego de placas que materialicen la matrícula, para explotar dos o más vehículos a la vez.

3. Introducir en la prestación del servicio uno o varios vehículos de procedencia ilícita.

4. Aplicar tarifas inferiores o superiores a las autorizadas.

5. No cumplir la condición a que se hubiere sujetado la cesión o prórroga provisionales.

6. La violación de las condiciones previstas en el título de concesión.

7. Abandono injustificado por más de un mes.

Artículo 197 Procedimientos de Cancelación
En cualquier procedimiento cuyo objeto sea la cancelación de una concesión, por incumplimientos de las condiciones establecidas en la Ley y en el contrato de concesión, la autoridad competente siempre otorgará al afectado el derecho a la defensa dentro del proceso administrativo.

Artículo 198 Registro Nacional de Concesiones
Se crea la Dirección de Registro Nacional de Concesiones, adscrita a la Dirección General de Transporte Terrestre, que será la responsable de llevar el Registro Nacional de todo documento oficial que extienda el MTI referente al Transporte Terrestre de pasajeros y carga. El cual deberá llevar los siguientes Libros:

a) Libro donde se inscribirán las Adjudicaciones de Concesiones del Transporte Público de Pasajeros.

b) Libro de inscripción de Concesiones existentes.

c) Libro donde se inscribirán los Certificados de Operación.

d) Libro donde se inscriban las reasignaciones.

e) Libro donde se registren las personas naturales o jurídicas que se dediquen al transporte escolar.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

f) Libro donde se registren las personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación del servicio de turismo.

g) Libro donde se registrarán los Certificados de Pesos y Dimensiones del transporte carga.

h) Libro donde se registren los Certificados de Permisos Especiales Provisionales.

i) Libro donde se registren los Certificados de Permisos Especiales Temporales para carga especial o especializada.

1. Esta institución deberá dar a conocer al público por medio de una página web toda la información disponible sobre la cantidad de concesiones, quienes son sus titulares, los gravámenes o enajenaciones que hayan sufrido.

2. La Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) en coordinación con las autoridades correspondientes establecerán el funcionamiento del Registro Nacional.

3. El Departamento de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Vialidad llevará unos Libros de Control, distintos a los que lleva la Dirección General de Registros, para efectos del control de trámites de los siguientes documentos:

a) Boleta de pesaje vacío de la unidad a operar en el transporte de carga mayor de 8 toneladas.

b) Permisos Especiales temporal para carga especial o carga especializada.

4. La Dirección General de Transporte Terrestre, llevará los Libros correspondientes para el control de la entrega de:

a) Certificados de Operación de las Unidades.

b) Certificados de las Rutas de las diferentes modalidades de transporte bajo su competencia.

TÍTULO VIII

CAPÍTULO XXVI
COORDINACIÓN CON MUNICIPALIDADES

Artículo 199 Coordinación
El MTI como ente regulador del transporte a nivel nacional, realizará a través de la DGTT o de los delegados departamentales la coordinación con los municipios para la aplicación de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 200 Plan Nacional de Transporte
En la elaboración del primer plan nacional de transporte, el MTI deberá tomar en consideración los planes de transporte elaborados por las municipalidades, estableciendo una armonía entre las necesidades nacionales y de los gobierno locales en materia de concesiones, que permita que el sistema de transporte público de pasajeros funcione coherentemente, sin contradicciones, manteniendo el equilibrio entre oferta y demanda.

Para tal efecto, el MTI establecerá una coordinación con las municipalidades de cada departamento, o entre las municipalidades de varios departamentos, o con aquellas municipalidades por donde surcan las rutas troncales o principales.

Artículo 201 Envío de Información
Las municipalidades enviarán trimestralmente al MTI la información estadística sobre la cantidad de concesionarios, certificados de operación por cada modalidad intramunicipal, con el objetivo de actualizar la base de datos que alimentará las actualizaciones o elaboración de posteriores planes nacionales de transporte.

CAPÍTULO XXVII
CERTICADOS DE OPERACIÓN

Artículo 202 El Certificado de Operación
Es un documento único, deportación obligatoria para demostrar la calidad de concesionario y de unidad autorizada para prestar el servicio en la modalidad y clasificación correspondiente.

Artículo 203 Requisitos
El certificado de operación para el servicio de transporte público de pasajeros, se otorgará a todo aquel que cumpla con lo siguiente:

a) Ser Concesionario de Ruta o Línea de transporte público de pasajeros en general, mediante resolución de la DGTT o las municipalidades.

b) Estar inscrito en el Registro Nacional de Concesiones, y en la Base de Datos que para tal efecto tendrá la DGTT o las municipalidades.

c) Cumpla con la documentación requerida para tal fin.

Artículo 204 Datos
Los Permisos de Operación que otorgue el MTI o las municipalidades, deberán contener:

1. Nombre y domicilio del concesionario;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

2. Modalidad, clasificación y condiciones generales de operación;

3. Descripción de la ruta donde va a prestar el servicio;

4. Descripción técnica y mecánica del vehículo;

5. Numeración del permiso;

6. Duración de la concesión;

7. Itinerario;

8. Firma del funcionario autorizado.

Artículo 205 Reposición
Ante el vencimiento, pérdida o deterioro del Certificado de Operación, el concesionario solicitará a la DGTT o las municipalidades se le reponga o renueve, previo pago del arancel correspondiente y de haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley y este Reglamento.

Artículo 206 Permisos Especiales Provisionales
Cuando el transportista no pueda completar los requisitos exigidos para la renovación de su certificado anual de operación por razones ajenas a su voluntad, por trámites pendientes en otras instituciones, o ya sea por encontrarse en proceso una sentencia de un órgano judicial, la autoridad competente después de valorar la continuidad de la operación del servicio, sin afectar la seguridad de la transportación, podrá emitir un permiso especial provisional, previa cancelación de su arancel.

Artículo 207 Contrato de Servicios
Para la autorización o renovación de Certificados de Operación del transporte especial, sea escolar o recorridos de personal, el solicitante deberá acompañar copia certificada notarialmente, del contrato de prestación de servicios del transporte, el que debe incluir la ruta o recorrido, número de paradas, horario y cantidad de estudiantes a transportar.

Cuando se trate de transporte de personal, y no sean vehículos deberá acompañar documentos de razón social de la empresa, cantidad de trabajadores o empleados.

Artículo 208 Registro
El MTI a través de la Dirección General de Transporte Terrestre llevará un registro de los Permisos de Rutas que se hayan otorgado, los Permisos de Operación de cada uno de los vehículos que prestan el servicio y de los certificados de pesos y dimensiones autorizados.

TÍTULO IX

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPÍTULO XXVIII
TERMINALES DE PASAJEROS

Artículo 209 Función Pública
Las terminales pueden ser estatales, municipales, mixtas o privadas. Las terminales de pasajeros, sean intermunicipales o intramunicipales, cumplen una función pública, aunque sus dueños sean privados, y por lo tanto deberán someterse y cumplir el control y supervisión del servicio de transporte público de pasajeros.

Artículo 210 Bahías
Cada cooperativa o ruta de transporte intermunicipal, dependiendo de su origen y destino, tendrá una bahía específica, debidamente rotulada, de la cual saldrá obligatoriamente a la hora autorizada, previo control de la Hoja de Despacho y autorización de salida por parte del inspector del MTI.

Artículo 211 Colaboración
Las cooperativas o empresas de transporte, así corno los dueños o administradores de las terminales interrnunicipales de pasajeros, no podrán obstaculizar la labor de regulación y control de los inspectores o delegados.

Artículo 212 Autorización
Una vez que el MTI autorizó el diseño y plano de construcción de las terminales de pasajeros para las rutas interrnunicipales, las municipalidades otorgaran el correspondiente permiso de construcción, en base al Plan de Desarrollo Urbano. Cualquier negativa por parte de la municipalidad debe ser debidamente fundamentada en base al mismo.

La ubicación geográfica de las terminales a que se refiere el párrafo anterior, se establecerá mediante coordinación entre el MTI, las municipalidades y la Policía Nacional.

Artículo 213 Discapacitados
Todas las terminales o paradas intermedias del servicio de transporte terrestre colectivo de pasajeros, estarán provistas de un andén de piso al vehículo o medio de transporte para facilitar el acceso de las personas con discapacidad.

Artículo 214 Información
En las terminales de servicio de transporte intermunicipales se instalará un sistema de sonido e información visual, mediante el cual se informará a los pasajeros de las llegadas y salidas de los diferentes servicios, así como de cualquier otra incidencia o noticia.

CAPÍTULO XXIX
SERVICIOS AUXILIARES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 215 Autorización
Las personas naturales y jurídicas interesadas en obtener autorización para prestar servicio de grúa, arrastre y de salvamento deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Presentar solicitud por escrito ante el municipio correspondiente.

2. Acreditar representación legal de solicitante con nombre, razón social y domicilio.

3. Acreditar la propiedad de los equipos con los que se prestará el servicio.

Artículo 216 Depósito de vehículos
Las personas naturales o jurídicas interesadas en obtener autorización para operar lugares especiales para depósito de vehículos, deberán reunir los siguientes requisitos:

1. Presentar solicitud por escrito ante el municipio correspondiente.

2. Acreditar la representación legal del solicitante con nombre, razón social y domicilio.

Acreditar el título de la propiedad, el contrato de arrendamiento o cualquier otra figura legal de posesión, por un término mínimo de cinco años de un terreno con superficie mínima de cinco mil metros cuadrados, el cual deberá cercarse y acondicionarse con instalaciones eléctricas, teléfono o algún otro medio de comunicación, piso compacto, extinguidores y rotulación para su identificación.

CAPÍTULO XXX
TARIFAS

Artículo 217 Revisión
Las tarifas serán autorizadas, de oficio o solicitud de parte, por las autoridades competentes. Cuando sea a solicitud de parte, esta solicitud deberá estar bien fundamentada. La revisión de las tarifas deberá realizarse cada seis meses o cuando las circunstancias lo ameriten.

Artículo 218 Obligación de Mantener a la Vista las Tarifas
Las personas naturales o jurídicas prestatarias del servicio de transporte público de pasajeros, están obligadas a mantener, en lugares visibles, a la vista de los usuarios, en los sitios de pago, las tarifas a ser cobradas por los servicios.

Artículo 219 Cobro
En las rutas intermunicipales ordinarias, la tarifa podrá ser cobrada al pasajero al momento de abordar la unidad de transporte, o pagarla por tramo del trayecto recorrido.

En las rutas intramunicipales, la tarifa será pagada al momento de abordar la unidad

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

de transporte. En este caso no habrá necesidad de entregar un boleto.

Artículo 220 Normativa Tarifaria
Las Normativas Tarifarias y la correspondiente metodología serán objeto de revisiones periódicas para actualizar los parámetros, normas de consumo, precios de vehículos, insumos y repuestos, condiciones financieras y salariales del país, tasas por servicio, etc, lo mismo que el estado de las carreteras, que impactan directamente en las estructuras de costos de los sistemas de transporte. Además, se establecerán los márgenes de ganancia que permitan la reinversión de utilidades y una adecuada capacidad de pago para honrar las deudas originadas por el proceso de inversión.

Artículo 221 Vía judicial
Si la autoridad administrativa no revisa las tarifas en el plazo de seis meses, o cuando las circunstancias lo ameriten, los transportistas podrán recurrir a la vía judicial para garantizar la revisión de las mismas.

TÍTULO X

CAPÍTULO XXXI
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 222 Coordinación
Para realizar actividades de inspección y vigilancia, la DGTT establecerá por sí misma, o por medio de los delegados departamentales, una coordinación trimestral con las municipalidades de cada departamento o región autónoma, así como con las autoridades de la Policía Nacional.

De cada reunión se levantará el acta respectiva, la cual será firmada por los asistentes y enviada posteriormente a la DGTT con copia a las municipalidades involucradas.

Artículo 223 Auxilio Policial
Cuando las circunstancias lo requieran, la DGTT, los delegados departamentales del MTI y las autoridades municipales, solicitarán por escrito el auxilio de la Especialidad Nacional de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional.

Artículo 224 Puestos de Control
En los puestos de control establecidos por la Policía Nacional, de conformidad con el Artículo 163 de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, podrán realizar también sus actividades de control y supervisión los inspectores del MTI o de las municipalidades, cada quien en el ámbito de su competencia.

Cuando estos no existan, el MTI establecerá casetas o puestos de control, fijos o móviles, a la entrada de las principales ciudades, y en los empalmes de carreteras de mayor circulación de vehículos de pasajeros, con el objetivo de garantizar el control y

supervisión de las operaciones y el fiel cumplimiento de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento.

Artículo 225 Emisión de Gases
Derogado.

Artículo 226 Inspecciones
De toda visita de inspección se levantará acta debidamente circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona que haya atendido la visita o por el inspector si aquella se hubiese negado a designarlos.

Artículo 227 Acta
En el acta que se levante con motivo de una visita de inspección se hará constar lo siguiente:

1. Hora, día, mes y año en que se practicó la visita.

2. Ubicación de las instalaciones del prestador donde practica la visita.

3. Nombre y firma del inspector.

4. Nombre y carácter o personalidad jurídica de la persona que atendió la visita de inspección.

5. Objeto de la visita.

6. Fecha de la orden de visita, así como los datos de identificación del inspector.

7. Declaración de la persona que atendió la visita.

8. Síntesis descriptiva sobre la visita asentando los hechos, datos y omisiones derivadas del objeto de la misma.

Una vez elaborada el acta, el inspector proporcionará una copia de la misiva a la persona que atendió la visita, aún en el caso en que éste se hubiese negado a firmarla, hecho que no afectará su validez.

CAPÍTULO XXXII
SANCIONES

Artículo 228 Requisa de documentos
Cuando las autoridades o los inspectores consideren que el conductor del vehículo autorizado, ha violentado la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, y que es merecedor de algunas de las sanciones, podrán requisar el certificado de operación, el carné del conductor y citar al infractor a las

oficinas correspondientes para aplicar la multa o iniciar el proceso administrativo de cancelación de la concesión, si fuese un caso grave y reincidente.

Artículo 229 Infracciones
Las infracciones a las disposiciones contenidas en la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, serán sancionadas por el MTI o los Municipios, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

I. Faltas leves:
Serán multados con cien a doscientos córdobas, los concesionarios que incurran en lo siguiente:

1. Irrespeto a los usuarios, por sí, o por sus empleados.
2. Prestar el servicio con documentos vencidos.

3. No portar en el vehículo el valor de la tarifa en lugar visible.

4. Circular con las puertas abiertas.

5. No entregar los boletos a los pasajeros.

6. No portar el certificado de pesos y dimensiones.

7. No portar el certificado de control de emisiones vigente.

8. Por alteración de cualquiera de los documentos mencionados en el Artículo 21.

9. No usar el uniforme, andar sucio y con falta de higiene.

10. No hacer uso de las terminales y bahías autorizadas.

II. Faltas graves:
Serán multados de doscientos a trescientos córdobas, los concesionarios que incurran en lo siguiente:

1. Prestar el servicio en una modalidad que no está autorizada en la concesión y el certificado de operación.

2. Transitar fuera de la ruta establecida.

3. Exceso de pasajeros.

4. Exceso de carga.

5. Alteración de los permisos o certificados de operación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

6. Transportar materiales tóxicos o explosivos.

7. Mal estado mecánico de la unidad (carrocería, sistema de frenos, dirección y alumbrado en mal estado o averías) que el inspector considere que representan peligro directo para el pasajero.

8. Falsificación del Informe Estadístico de Ejecución de Operaciones, o resumen semanal de las Hojas de Despacho.

9. Cobrar tarifas superiores o inferiores a las autorizadas por el MTI o los municipios.

10. Obstaculización de la vía en lugares que afectan la seguridad de peatones y de personas que viajen en vehículos particulares así como de los usuarios que viajan en unidades del transporte público.

11. Irrespeto a los inspectores y personal del MTI o de las alcaldías.

En los casos de reincidencia de faltas graves, además de duplicar la multa, se sancionará dichas infracciones con la suspensión temporal del Certificado de Operación de la unidad infractora por un período máximo de 3 meses dentro de los cuales no podrá operar ni prestar el servicio.

III. Faltas muy graves:

1. Causar un accidente de tránsito, sin perjuicio de las responsabilidades penales.

2. Violaciones al contrato de concesión.

3. Ser reincidente de dos o más faltas graves.

4. Abandono injustificado del servicio.

5. Que el conductor de la unidad de transporte maneje en estado de ebriedad o aliento alcohólico.

La reincidencia de faltas muy graves en el periodo de un año da lugar a la cancelación de la concesión.

Artículo 230 Pago de multas
El monto de las multas fijados en el Artículo anterior se realizara a más tardar 30 días después que fueron impuestas, serán depositadas en las cuentas de la Tesorería General de la Republica (TGR) si se trata de rutas intermunicipales o transporte de carga pesada, y en las cuentas del tesoro municipal si se trata de transporte intramunicipal.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 231 Record de infracciones
Todo concesionario llevara un record de las infracciones cometidas, las que serán evaluadas al momento de renovación o enajenación de la concesión.

Artículo 232 Boletas
Están facultados para levantar boletas o documentos de infracción los inspectores del MTI y de los municipios debidamente identificados. Dichas boletas o documentos de infracción deberán de ser enviados a las dependencias departamentales del MTI y a la dependencia del municipio que corresponda, para que se apliquen las sanciones descritas en el presente Artículo.

Artículo 233 Reincidencia
En caso de reincidencia, el MTI o los municipios impondrán una multa equivalente al doble de las cuantías señaladas en el Artículo 229.

Artículo 234 Denuncias
El pasajero o usuario en el caso de que haya sufrido en lo personal, o haya sido testigo de algunas de las infracciones señalada en el Artículo anterior podrán presentar denuncia por escrito ante la DGTT o las delegaciones departamentales del MTI, o en las oficinas encargadas de controlar el transporte intramunicipal, describiendo los hechos denunciados, la fecha y la hora en que sucedieron, la unidad que se está denunciando y el tipo de infracción que se cometió.

Artículo 235 Oficina de Quejas
El MTI y las municipalidades deberán organizar una oficina en donde las personas denuncien por escrito el mal servicio en el transporte de pasajeros. De la misma forma, esta oficina servirá para recepcionar quejas o denuncias de transportistas sobre la indisciplina operativa de otros transportistas.

Artículo 236 Procedimiento
Para Sanciones Ante cualquier denuncia o queja, la autoridad competente citara al supuesto infractor, dentro de los tres días siguientes de recibida la denuncia. Si no asiste a la primera citación, se notificará una segunda y última cita. Si no asiste a esta última cita, se mandará a paralizar las operaciones de la unidad del concesionario rebelde.

Si asiste a la cita, se le dará a conocer la denuncia que existe, y ejercerá su derecho a la defensa. Si es necesario se abrirá a pruebas por el termino de ocho días, después de los cuales la autoridad administrativa dictará la resolución correspondiente. El afectado podrá utilizar los recursos administrativos mencionados en los Artículos 80 y 90 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre.

Las sanciones pueden ser:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

1. Amonestación por escrito, con copia al expediente de concesionario.

2. Multa.

3. Suspensión de las operaciones por espacio de uno a tres meses.

4. Cancelación de la concesión, en los casos de faltas muy graves o reincidencias muy graves.

TÍTULO XI

CAPÍTULO XXXIII
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 237 Camionetas y Camiones
Los transportistas individuales, cooperativas y empresas que utilicen actualmente camionetas o camiones, en rutas que no son rurales, al momento de sustituir dichas unidades de transporte, deberán incorporar al servicio los vehículos establecidos para cada modalidad o tipo de servicio en este reglamento.

Artículo 238 Servicio Ilegal
Las personas naturales o jurídicas que no sean concesionarios y no tengan un certificado de operación, no podrán prestar el servicio público de pasajeros, de conformidad con los Artículos 3 y 88 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y estarán sujetas a la retención de los vehículos, los cuales serán enviados y retenidos en los servicios de depósito municipales, hasta el pago de la multa establecida en el Artículo 26, numeral 49, de la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Las personas reincidentes en esta abierta violación a la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, además de retenerles el vehículo y aplicarles la multa correspondiente serán procesadas penalmente por cometer el Delito de Desobediencia o Desacato a la Autoridad, de conformidad con el Artículo 462 del Código Penal.

Artículo 239 Importación de Unidades
Para efectos del Artículo 94 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y su Reforma, Ley Nº. 616, se entenderán cómo vehículos de ayuda humanitaria los donados a los Cuerpos de Bomberos, la Cruz Roja Nicaragüense, las iglesias, denominaciones, confesiones, y fundaciones religiosas que tengan personalidad jurídica.

La Dirección General de Servicios Aduaneros extenderá un permiso especial provisional, válido por 15 días hábiles, a los efectos de tramitar la legalización de los vehículos usados e importados, de conformidad con la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre y su Reforma.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 240 Normativas Técnicas Intermunicipal
La DGTT en un plazo de seis meses dictará las siguientes normativas técnicas:

1. Sobre el control de los conductores y el personal auxiliar del servicio público de transporte terrestre.

2. Sobre los requerimientos o condiciones físicas, mecánicas, tipo, capacidad, y funcionamiento de los vehículos en el transporte de pasajeros intermunicipal, carga y turismo.

3. Para evitar la concentración monopólica de concesiones del transporte en una misma persona.

4. Sobre el control, y supervisión de las empresas especializadas que realizan inspecciones técnicas y control de los vehículos que prestan el servicio de transporte publico terrestre, en cualquiera de sus modalidades.

5. La normativa tarifaria del servicio público de transporte colectivo terrestre de pasajeros, válida para todo el territorio nacional.

Artículo 241 Normativas Técnicas Municipal
Los gobiernos municipales, en el marco de la autonomía municipal, y en cumplimiento a lo ordenado en la ley, dictarán en un plazo de seis meses las siguientes normativas:

1. Sobre la escala de valores de los taxímetros.

2. Sobre los requerimientos o condiciones mínimas de capacidad y funcionamiento del tipo de vehículo en el transporte de pasajeros intramunicipal, carga liviana y comercial, transporte escolar y especial.

3. Para evitar la concentración monopólica de concesiones del transporte en una misma persona.

4. Sobre el control y supervisión de las empresas especializadas que realizan inspecciones técnicas y control de los vehículos que prestan el servicio de transporte publico terrestre, en cualquiera de sus modalidades.

5. Sobre la calidad de prestación y ordenamiento de los servicios brindados por taxis.

Artículo 242 Plazo de Suscripción
El plazo final para la suscripción de los Contratos de Concesión entre los concesionarios reconocidos por la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre será el 30 de noviembre del 2005.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPITULO XXXIV
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 243 Plazo de Capacitación
A partir de la vigencia de este Reglamento, los conductores tendrán un plazo de dieciocho meses para cursar el programa de educación mínimo y obligatorio en las Escuelas de Capacitación debidamente autorizadas por el MTI, y gozar del derecho de autorización para conducir las unidades de transporte respectivas.

Artículo 244 Cambio de Unidades Expresas
Tres años después de la entrada en vigencia del presente reglamento, aquellos concesionarios del servicio expreso cuyas unidades deben recorrer mas de 150 kilómetros, al momento de cambiar o renovar sus vehículos deberán sustituirlos por otros que tengan servicios higiénicos y asientos reclinables, para garantizar mas confort en la prestación del servicio.

Artículo 245 Plazo Para Elaboración
El MTI, en conjunto con las municipalidades, deberán realizar los estudios del primer plan nacional de transporte dentro de los treinta y seis meses posteriores a la entrada en vigencia del presente Reglamento.

Artículo 246 Vehículos en Tránsito
Los vehículos usados que al momento de la entrada en vigencia del presente Decreto, se encuentren: en depósito aduanero, importación temporal o tránsito y que su ingreso efectivo al territorio nacional se haya realizado antes del 01 de enero del año 2006, podrán ser importados de forma definitiva por su consignatario en los 30 días hábiles siguientes a partir de la publicación de este Decreto, en La Gaceta, Diario Oficial.

Artículo 247 Plazos
Podrán acogerse al beneficio del Artículo 91 de la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre únicamente aquellos transportistas que el momento de emitirse el Decreto 52-2001 estaban operando como tales, lo que se comprobara con los permisos provisionales o temporales.

Artículo 248 Publicación y vigencia
El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dado en la ciudad de Managua, Casa Presidencial, el trece de junio del año dos mil cinco. **ENRIQUE BOLAÑOS GEYER,** Presidente de la República de Nicaragua. **PEDRO SOLÓRZANO CASTILLO,** Ministro de Transporte e Infraestructura.

NOTA DE CONSOLIDACIÓN. Este texto contiene incorporadas las modificaciones producidas por: 1. Decreto Ejecutivo Nº. 78-2005, Reformas al Decreto Nº. 42-2005, Reglamento a la Ley General de Transporte Terrestre, publicado en La Gaceta, Diario

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Oficial Nº. 207 del 26 de octubre de 2005; 2. Decreto Ejecutivo Nº. 34-2006, Reformas y Adiciones al Decreto 42-2005 Reglamento de la Ley General de Transporte Terrestre, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 137 del 14 de julio de2006; 3. Ley Nº. 616, Ley de Reforma a la Ley Nº. 524, Ley General de Transporte Terrestre, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 84 del 7 de mayo de 2007; 4. Decreto Ejecutivo Nº. 65-2007, Reformas al Decreto Nº. 42-2005 Reglamento de Ley General de Transporte Terrestre, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 128 del 6 de julio de 2007; 5. Decreto Ejecutivo Nº. 104-2007, Reforma al Decreto Ejecutivo Nº. 42-2005, Reglamento a la Ley Nº. 524 Ley General de Transporte Terrestre, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 223 del 20 de noviembre de 2007; 6. Fe de Erratas s/n, Fe de Erratas al Decreto Ejecutivo Nº. 104-2007, Reforma al Decreto Ejecutivo Nº. 42-2005, Reglamento a la Ley Nº. 524 Ley General de Transporte Terrestre, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 16 del 23 de enero de 2008; y 7. Ley Nº. 856, Ley de Reformas y Adiciones a la Ley Nº. 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 66 del 7 de abril de 2014.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte. **Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ASAMBLEA NACIONAL

Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte

El presente texto contiene incorporadas todas sus modificaciones consolidadas al 2 de septiembre de 2020, del Decreto Ejecutivo Nº. 32-2013, Reglamento de la Ley Nº. 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, aprobado el 15 de agosto de 2013 y publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 200 del 22 de octubre de 2013, y se ordena su publicación en La Gaceta, Diario Oficial, conforme la Ley Nº. 963, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 203 del 25 de octubre de 2017 y la Ley Nº. 1036, Ley del Digesto Jurídico Nicaragüense de la Materia de Transporte, aprobada el 2 de septiembre de 2020.

DECRETO N° 32-2013

El Presidente de la República
Comandante Daniel Ortega Saavedra

CONSIDERANDO

I

Que el veintiuno de mayo del año dos mil trece, se publicó en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 92, la Ley Nº. 83 8, Ley General de Puertos de Nicaragua.

II

Que el Gobierno de la República de Nicaragua, está comprometido a impulsar el desarrollo económico, social y turístico de la nación, teniendo por finalidad principal mejorar la calidad de vida de la población, en una forma sostenible, creando condiciones favorables en beneficio de los nicaragüenses.

III

Que el Estado de Nicaragua garantiza la seguridad integral con responsabilidad y eficiencia dentro de las actividades portuarias, protegiendo a las personas, bienes y servicios, haciendo suyos los principios del Derecho Internacional respecto al combate de todos los actos de interferencia ilícita, tendientes a crear inseguridad en el comercio marítimo nacional e internacional.

En uso de las facultades que le confiere la Constitución Política

HA DICTADO

El siguiente:

DECRETO

REGLAMENTO DE LA LEY Nº. 838, LEY GENERAL DE PUERTOS DE NICARAGUA

TÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO
OBJETO Y DEFINICIONES

Artículo 1 Objeto
El presente instrumento es de carácter general y tiene por objeto reglamentar la Ley Nº. 83 8, Ley General de Puertos de Nicaragua, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 92 del 21 del mes de mayo del año 2013, sin perjuicio de los Reglamentos Específicos y Normativas complementarias que se dicten, al amparo de lo establecido en la Ley.

Cuando en el presente Reglamento se haga mención a la Ley, se entenderá que se refiere a la Ley Nº. 83 8, Ley General de Puertos de Nicaragua.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 2 Ambito de Aplicación
El ámbito de aplicación del presente Reglamento se circunscribe a regular las atribuciones que la Ley Nº. 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, establece para las autoridades Marítimas y Portuarias, DGTA, EPN y Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, en el sistema portuario nacional, sin perjuicio de su no aplicación en todo lo relacionado al Proyecto de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, que se rige plenamente por las disposiciones establecidas en la Ley Nº. 800, Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 128 del nueve de julio de 2012, Ley Nº. 840, Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas, publicada en La Gaceta Nº. 110 del 14 de junio del 2013 y leyes posteriores relacionadas con este mismo Proyecto, según lo dispuesto en la Ley Nº. 83 8, Ley General de Puertos de Nicaragua.

Artículo 3 Definiciones
Complementario a las definiciones establecidas en la Ley, para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

Almacenaje: El resguardo y custodia de mercancías en almacén, patios o cobertizos.

Amarre y Desamarre: El recibir o largar las espías u otros elementos de amarre de las naves, hacerlas firmes o soltarlas de las bitas de un muelle, de otra nave o de una boya de amarre.

ANAN: Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros.

Arrumaje: Buena distribución de la carga o lastre en el buque.

Baliza: Señal muy visible que marca un punto sobre el que se llama la atención de los navegantes.

Bita: Elemento empotrado en el piso del muelle que se utiliza para amarrar la nave en el proceso de atraque.

Boya: Cuerpo flotante anclado en el lecho marino, con características específicas, que cumplen funciones de señalización en el Sistema de Ayuda a la Navegación.

Canal de acceso: Vía de navegación que va hasta el área designada como dársena.

Carga Transitoria: Son aquellos cargamentos que son descargados provisionalmente de la embarcación, mientras dura la permanencia de ésta para ser cargada nuevamente a la misma.

Carga: Toda la mercancía que se manipula en el puerto y el buque.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Código PBIP: Código internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Dársena: Espacio acuático de la terminal, que por sus condiciones de resguardo, dimensiones y profundidad, permite la realización de maniobras seguras de los buques para atracar y desatracar de un muelle.

Depósito transitorio: Depósito temporal o almacenamiento temporal de mercancías en el recinto portuario.

Descarga: Retiro de bienes o mercancías de un medio de transporte marítimo o terrestre en el recinto portuario.

Desestiba: Remoción de la carga en forma ordenada, de las bodegas del buque a almacenes o patios.

Destacamento Naval de Aguas Interiores: Centro de operaciones navales a cuyo cargo está la defensa de la soberanía, protección, la seguridad y vigilancia de las aguas interiores lacustres y fluviales, a través de las capitanías de puertos y puntos de control de embarcación, subordinadas al Jefe de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

DGA: Dirección General de Servicios Aduaneros, es una dirección general del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
DGME: Dirección General de Migración y Extranjería, es una dirección general del Ministerio de Gobernación.

DGTA: Dirección General de Transporte Acuático, es una Dirección del Ministerio de Transporte e Infraestructura.

DPN: Dirección Portuaria Nacional, es una Dirección de la Empresa Portuaria Nacional.

Dragado capital: La acción tomada para crear o aumentar las profundidades, las dimensiones en planta, o ambos, en las vías de acceso a los puertos.

Dragado de mantenimiento: Es la acción creada para retirar los azolves que originan corrientes, marejadas, corrientes litorales, para mantener las profundidades y dimensiones de las vías de accesos a los puertos. Este puede ser periódico o permanente, según sea necesario.

DSPP: Dirección de Seguridad y Protección Portuaria, es una dirección de la Empresa Nacional de Puertos.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

EN: Ejército de Nicaragua.

EPN: Empresa Portuaria Nacional.

Estiba: Colocación de las mercancías en forma ordenada, en las bodegas del buque, almacenes o patios.

FN: Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua.

INTUR: Instituto Nicaragüense de Turismo.

MAG: Ministerio Agropecuario.

MIFIC: Ministerio de Fomento, Industria y Comercio.

MINGOB: Ministerio de Gobernación.

MINSA: Ministerio de Salud.

MTI: Ministerio de Transporte e Infraestructura.

Nivel de Protección 1: El nivel en el cual deberán mantenerse en el puerto medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

Nivel de Protección 2: El nivel en el cual deberán mantenerse en el puerto medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección.

Nivel de Protección 3: El nivel en el cual deberán mantenerse en el puerto más medidas específicas de protección durante un período de tiempo limitado cuando es probable o inminente que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima portuaria, aunque no sea posible determinar el blanco específico.

Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM): La persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección se desarrolla y se presente para su aprobación, y posteriormente se implante y mantenga, para coordinar la labor con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con el oficial de protección del buque.

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP): La persona designada por la administración portuaria, para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria y para la coordinación con los oficiales de protección del buque y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Oficial de Protección del Buque (OPB): La persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidas la implantación y cumplimiento del plan de protección del buque y la coordinación con el oficial de la compañía de protección marítima y con los oficiales de protección de la instalación portuaria.

PGR: Procuraduría General de la República.

Plan de Protección de la Instalación Portuaria: Es un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga y las provisiones de a bordo en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima portuaria.

Plan de Protección del Buque: Es un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas, la carga, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

Rada: Espacio acuático localizado fuera del puerto utilizado para fondear.

Silo: Es una estructura diseñada para almacenar granos y otros materiales a granel.

Transferencia: Es el traslado de la carga del muelle a los patios o bodegas de tránsito y viceversa.

Trincado: Operación de asegurar, amarrar o sujetar la carga.

TÍTULO II
DE LAS COMPETENCIAS DEL PODER PÚBLICO EN MATERIA PORTUARIA

CAPÍTULO I
DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Artículo 4 El Sistema Portuario Nacional
Está compuesto por todos los puertos en el territorio de la República de Nicaragua, formando parte del .mismo el Sistema Portuario Nacional Estatal, bajo administración de la EPN, o bajo administración dada en concesión por la EPN. Los puertos y terminales portuarias bajo administración privada, los puertos y terminales portuarias bajo administración de los Gobiernos Municipales, marinas, los muelles comunales, los muelles pesqueros, los muelles turísticos, de recreo, y otros.

Artículo 5 Aprobación de Diseños
Los diseños de la infraestructura de los puertos serán aprobados por la DGTA y la ejecución y el mantenimiento de estas obras corresponde a la EPN o a la entidad pública y/o privada correspondiente.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 6 Formulación de las Políticas y Planes en materia portuaria. Autoridades competentes

Durante los doce (12) meses subsiguientes a la entrada en vigor del Reglamento de la Ley, la EPN a través de DPN trabajará en conjunto con la DGTA y La Fuerza Naval, la elaboración de la propuesta de Políticas Nacionales en materia portuaria, y del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, los cuales serán remitidos al Presidente Ejecutivo de EPN para su presentación a la Junta Directiva de EPN, para que conozca y enriquezca según sus atribuciones, antes de su aprobación por el Presidente de la República.

Artículo 7 Consultas para Formulación de Políticas y Plan Nacional de Desarrollo

Durante el proceso de formulación de la Política Portuaria Nacional y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y cualquier otro aspecto pertinente, se programará de oficio o a petición de parte, consultas con instituciones públicas y del sector privado vinculadas a estas materias o interesadas como usuarios de los servicios del Sector.

Artículo 8 Plan Quinquenal

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario será quinquenal y podrá ser revisado y actualizado anualmente de acuerdo al procedimiento establecido en el Artículo anterior del presente Reglamento.

Artículo 9 Revisión de Política Portuaria

La Política Portuaria Nacional podrá ser revisada en cualquier momento a solicitud de una de las autoridades competentes, manteniéndose siempre el criterio de consenso, para luego ser enviada a la Presidencia de la República para su consideración.

Artículo 10 Delimitación de Áreas Jurisdiccionales

La EPN deberá actualizar la delimitación de las áreas jurisdiccionales, marítimas, fluviales, lacustres y terrestres de los puertos nacionales, en coordinación con la DGTA, INETER y Fuerza Naval del Ejército, conforme a lo establecido en el Artículo 23 numeral 23 de la Ley, según programación que deberá acordarse en los primeros dos (2) meses posteriores a la publicación del presente Reglamento.

Artículo 11 Afectación de Bienes Inmuebles

La EPN podrá solicitar la afectación de los bienes inmuebles que se refiere el Artículo 75 de la Ley, cuando sea necesario para cumplir con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, presentando a la PGR la debida solicitud motivada, previa autorización del Presidente de la República.

Artículo 12 Captación de Capital

La EPN y la DGTA, trabajarán de manera coordinada para atender a potenciales inversionistas privados o del sector público, nacional o extranjero, y elevarán a la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

consideración de la Junta Directiva de EPN y del Presidente de la República en última instancia, por los canales correspondientes para su consideración.

CAPÍTULO II
DE LA EMPRESA PORTUARIA NACIONAL

SECCIÓN A
DEL FUNCIONAMIENTO DE EPN

Artículo 13 Funciones del Presidente Ejecutivo
El Presidente Ejecutivo de EPN presentará a la Junta Directiva para su aprobación, la normativa complementaria para el ejercicio de sus atribuciones.

Artículo 14 Reglamento de la Junta Directiva
La Junta Directiva de la EPN aprobará su propio Reglamento a propuesta de la Presidencia Ejecutiva.

Artículo 15 Reclamos de Usuarios
El Presidente Ejecutivo de EPN conocerá de los reclamos de usuarios de los servicios portuarios de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento de cada puerto.

Artículo 16 Funciones del Gerente General, el Director de DPN y los Gerentes de Puertos
El Gerente General, el Director de la DPN, el Director de la DSPP y los Gerentes Portuarios presentarán ante el Presidente Ejecutivo su estructura de Organización y Funcionamiento para el cumplimiento de las atribuciones contenidas respectivamente en los Artículos del 34 al 41 de la Ley, las que serán sometidas a la aprobación de la Junta Directiva, en los primeros dos (2) meses posteriores a la entrada en vigencia del presente Reglamento.

Artículo 17 Medidas Financieras y Administrativas de EPN para aplicación del Artículo 76 de la Ley
Para la aplicación del Artículo 76 de la Ley, la EPN dispondrá las medidas financieras y administrativas apropiadas para el buen manejo de los ingresos derivados de las operaciones comerciales de sus puertos.

SECCIÓN B
DE LAS COORDINACIONES INTERINSTITUCIONALES

Artículo 18 Con la Fuerza Naval
La EPN se coordinará con el Ejército de Nicaragua a través de la Fuerza Naval, para la seguridad de las instalaciones, bienes y personas dentro de los recintos portuarios, de acuerdo al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), conforme las normativas de la DGTA.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 19 Con la DGTA
La EPN recopilará, ordenará y procesará la información del sistema Marítimo y Portuario, para lo cual se coordinará con la DGTA.

Artículo 20 Estadísticas de Indicadores
Las administraciones portuarias u operadores portuarios, deberán suministrar al menos cada tres (3) meses la información estadística de los indicadores antes mencionados a la DGTA y a la EPN.

SECCIÓN C
DE LAS FUNCIONES DE APOYO DE LA DPN A LOS ÓRGANOS SUPERIORES DE LA EPN

Artículo 21 Calidad de los Servicios
La DPN supervisará la calidad de los servicios de Operadores privados que laboren en los puertos administrados directamente por EPN, así como el buen estado de los bienes portuarios, su debido cuido y mantenimiento.

Artículo 22 Reglamento de Supervisión
La DPN con las instrucciones de la Gerencia General de la EPN, elaborará las propuestas de reglamentación correspondientes, que establezcan los procedimientos de supervisión y de aplicación de las penalidades contempladas en la Ley o en el contrato.

Artículo 23 Indicadores de Calidad, Productividad y Mantenimiento
La DPN elaborará las propuestas de indicadores que contribuyan a elevar los estándares de calidad de los servicios, la productividad del trabajo y el buen mantenimiento de los equipos e infraestructuras portuarias.

Artículo 24 Supervisión y Propuestas de la DGTA
La DGTA, supervisará y propondrá a las administraciones portuarias u operadores portuarios, el cumplimiento de rendimientos mínimos en sus operaciones, teniendo en consideración las características del buque, la clase de las mercancías y el uso de las instalaciones del puerto; con el objeto de mejorar la utilización eficiente de la infraestructura portuaria.

Artículo 25 Manual UNCTAD Sobre Estadísticas y Rendimientos
La DGTA en su propuesta de indicadores de servicios, de utilización y de rendimiento, tomará debida consideración del manual sobre un sistema unificado de estadísticas portuarias e indicadores de rendimiento elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

SECCIÓN D
DE LA SEGURIDAD EN LAS ZONAS PORTUARIAS COMO RESPONSABILIDAD

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

DE EPN

Artículo 26 Carnetización en Zonas Portuarias
La Dirección de Seguridad y Protección Portuaria, DSPP establecerá políticas y normativas para emitir, distribuir y regular la carnetización del personal permanente, temporal y los pases de visitantes a las diferentes áreas de la zona portuaria.

Artículo 27 Coordinación para la Seguridad y Protección Portuaria
La Dirección de Seguridad y Protección Portuaria, DSPP realizará coordinaciones con otras autoridades del Estado tales como MINSA, MAG, DGA, DGME, en dependencia de las necesidades de la seguridad y protección en la zona portuaria.

Artículo 28 Planes de Seguridad y Protección
La Dirección de Seguridad y Protección Portuaria, DSPP garantizará la elaboración y ejecución de los Planes de Seguridad y Protección de las Instalaciones Portuarias y Buques, para enfrentar contingencias, derrames de hidrocarburos y emergencias ante desastres naturales y antropogénico, de acuerdo a las normativas y lineamientos generales establecidos por la DGTA quien coordinará la actualización de dichos planes.

Artículo 29 Puestos de Mando
La EPN garantizará el funcionamiento de un Puesto de Mando Central, y en cada Puerto el Gerente Portuario es responsable de asegurar el personal que responda a éste, y si la situación lo requiere, establecer su propio puesto de mando permanente.

Artículo 30 Selección de Vigilancia
La Dirección de Seguridad y Protección Portuaria (DSPP), participará en los procesos de contratación de Empresas de Vigilancia seleccionadas mediante proceso de licitación y presentará a la Unidad de Adquisiciones los términos de referencia a ser incluidos en el Pliego de Bases y Condiciones (PBC) de la Licitación.

Artículo 31 Personal de Seguridad y Sistema de Identificación Automática
Para los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 41, inciso c de la Ley, el Gerente Portuario dispondrá de la organización adecuada del personal dedicado a estas tareas y supervisará su buen desempeño. Las administraciones portuarias deberán contar con el Sistema de Identificación Automática (SIA) para proveer un método de vigilancia y control de tráfico marítimo.

SECCIÓN E
DE LAS OBLIGACIONES DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS

Artículo 32 Aprobación del Plan de Mantenimiento
La Administración Portuaria deberá remitir a la DGTA anualmente una copia de su Plan Anual de Mantenimiento de las máquinas y equipos portuarios, para su aprobación, en el último trimestre del año previo al de su ejecución.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 33 Certificación de Máquinas y equipos
La Administración Portuaria deberá mantener certificación vigente de las máquinas y equipos portuarios, expedida por especialistas autorizados por la DGTA para tal fin.

Los certificados requeridos son:

Certificado de Máxima Carga de Trabajo, que aplica al componente mecánico estructural de las máquinas y equipos utilizados en el izaje y transporte de mercancías, así como a los accesorios de aparejo.

Certificado de Máxima Presión de Trabajo, que aplica a las tuberías y mangueras utilizadas para la recepción de carga líquida, así como a los componentes sometidos a presiones hidráulicas, tales como mangueras y cilindros hidráulicos, de las máquinas y equipos portuarios.

Cuando las operaciones de carga y descarga se realicen con equipos del barco, la administración portuaria podrá exigir una certificación técnica del estado operativo de los equipos, realizada por un especialista autorizado por la DGTA.

Artículo 34 Inspecciones de la DGTA
La DGTA podrá inspeccionar, cuando así lo estime conveniente, las máquinas y equipos portuarios, verificando que éstos cumplan con las condiciones de seguridad y operatividad, así como el cumplimiento del plan de mantenimiento previamente aprobado.

SECCIÓN F
DE LA AUTORIZACIÓN Y CESIÓN O TRASPASO DE LAS CONCESIONES O AUTORIZACIONES

Artículo 35 Avales de EPN y DGTA
Para recibir el aval de EPN en caso de concesiones, arrendamiento o derecho de sociedades mixtas, o de la DGTA, en el caso de las autorizaciones, en ambos casos el interesado deberá someter su solicitud, con la información fundamentada según el Artículo 62 de la Ley. La EPN o la DGTA en su caso, resolverán sobre lo solicitado en el término de diez (10) días hábiles.

Artículo 36 Normativa para Cesión o Traspaso de Concesiones
La EPN dictará la normativa que regula el procedimiento para la cesión o traspaso de Concesiones.

Artículo 37 Concesiones a Empresas de Estiba
Las concesiones a que se refiere el Artículo 66 de la Ley, son las otorgadas a las Empresas de Estiba, de acuerdo a la Ley Nº. 399, Ley de Transporte Acuático y de conformidad a lo que establece su Reglamento en los Artículos 240 y 241.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 38 Licitaciones Según Ley Nº. 737
Las licitaciones para efectos del Artículo 70 de la Ley, se realizarán conforme a la Ley Nº. 73 7, Ley de Contrataciones Administrativas del Sector Público.

Artículo 39 Requisitos para Transferencias de Puertos a Municipios y Gobiernos Regionales
La transferencia a municipios y gobiernos regionales de Puertos de uso particular que hayan sido revertidos al Estado, o puertos de uso público, de cabotaje nacional o de navegación interna administradas por EPN, requerirá el respectivo análisis, por parte de la DPN de los parámetros que la Ley establece, el consentimiento de los destinatarios, y el acuerdo de la Junta Directiva de EPN, debidamente ratificado por el Presidente de la República, todo de conformidad a lo establecido en el Artículo 7 4 de la Ley.

CAPÍTULO III
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO (DGTA)

SECCIÓN A
DE LAS COORDINACIONES, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES DE FUNCIONAMIENTO

Artículo 40 Coordinación DGTA-EN
La DGTA de conformidad con la Ley, actuará en coordinación con los Distritos Navales u otros órganos que ejercen funciones similares tales como el Destacamento Naval de Aguas Interiores de la Fuerza Naval y otras unidades del Ejército de Nicaragua.

Artículo 41 Licencias de Operación de Puertos y Terminales
Para la aplicación del Artículo 43 inciso c de la Ley, la DGTA emitirá Licencia de Operación, a toda clase de puertos y terminales portuarias la que será revisada y renovada cada año.

Artículo 42 Autorización de Funcionamiento
De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 58 párrafo tercero de la Ley, para la construcción, operación, administración o mantenimiento de puertos de interés local, de carácter pesquero, deportivo, turístico o de investigación científica, las personas naturales o jurídicas, requerirán de la autorización de funcionamiento otorgada por la DGTA.

Artículo 43 Solicitud de Autorización de Funcionamiento
La solicitud de autorización de funcionamiento deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 242, Competencias y Requisitos, Título XV, Instalaciones Acuáticas, Capítulo Único, del Reglamento a la Ley Nº. 399, Ley de Transporte Acuático. La DGTA deberá tomar en consideración las recomendaciones que la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua tenga a bien hacer, previo a la emisión de la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

autorización.

Artículo 44 Resolución DGTA de Solicitudes de Autorización
La DGTA emitirá resolución fundada, firmada y sellada por el Director General, o quien lo sustituya provisionalmente, sobre la solicitud de autorización de funcionamiento.

Artículo 45 Derecho de Uso de Áreas
La autorización de funcionamiento da derecho al uso de áreas acuáticas y franja costera a las personas naturales o jurídicas que pretendan desarrollar o desarrollen actividades portuarias.

Artículo 46 Traspaso de Autorización
El traspaso de las Autorizaciones se podrá realizar con la aprobación de la DGTA, la que deberá constatar que quien sucede en los derechos de la autorización cumple con los requisitos establecidos en las leyes y reglamentos vinculantes para las actividades portuarias que pretende desarrollar.

Si no se cumple con lo estipulado en el párrafo anterior y el Autorizado no estuviese en condiciones de continuar operando, cesará la Autorización y se procederá según lo estipulado en el Artículo 65 de la Ley.

La DGTA dictará la normativa que regule el procedimiento para la cesión o traspaso de las autorizaciones.

Artículo 47 Autorización de Funcionamiento Definitiva
Esta Autorización tendrá una vigencia máxima de veinticinco (25) años. Al cumplirse el tiempo de vigencia de la autorización se deberán realizar nuevamente los trámites para la obtención de la misma por otro período, el que no podrá exceder los veinticinco (25) años.

Artículo 48 Autorización de Funcionamiento
Temporal Se otorgará únicamente en los casos de explotación de infraestructura portuaria con fines que, por su naturaleza, tienen carácter transitorio. La vigencia de la misma será de un máximo de dos (2) años y podrá ser prorrogable un (1) año más.

La Autorización Definitiva como la Autorización Temporal otorgan derechos de uso de las aguas y franjas costeras.

SECCIÓN B
DE LAS CAUSALES DE CANCELACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Artículo 49 Son causales de Cancelación de la Autorización de Funcionamiento las siguientes:

a) Si el titular no realiza las obras o instalaciones en los plazos establecidos en la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

autorización de construcción.

b) Si el titular no hace uso del área acuática para los fines autorizados.

c) Por violación de las condiciones establecidas en la Autorización.

d) Por no pago del derecho correspondiente por autorización de funcionamiento.

e) Por renuncia del titular a su derecho.

f) Por muerte del titular en caso de persona natural.

SECCIÓN C
DE LAS NORMAS DE CONSTRUCCIÓN Y LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO PBIP

Artículo 50 Normas para Autorizar Construcción
La DGTA para cumplir con lo estipulado en el Artículo 43, incisos c, g, i y j de la Ley, a través de resolución fundada, emitirá las normas complementarias para la autorización de construcción de infraestructuras portuarias, dragados y obras de mejora y mantenimiento de dársenas de maniobra y canales de acceso, así como la construcción de espigones, escolleras, rompeolas y similares.

Artículo 51 DGTA Autoridad designada para Aplicación Código PBIP
Corresponde a la DGTA, garantizar la aplicación del Código Internacional para la protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, que forma parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974), aprobado por Nicaragua mediante el Decreto Presidencial Nº. 020-2004 de Adhesión al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74), adoptado el 1 de noviembre de 1974, y puesto en vigor desde el 25 de mayo de 1980, y con pleno vigor para Nicaragua según el Acuerdo Ministerial Nº. 07 /2004, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 112 del 9 de junio del año 2004, del nombramiento de la Autoridad Designada para la implementación de Código PBIP, el cual se aplicará a los puertos e instalaciones portuarias del país que brinden servicios a buques de navegación internacional y aquellos planteles que posean líneas de descargue y oleoductos instaladas en las terminales líquidas.

Artículo 52 Normas de Aplicación Código PBIP
Para efectos de la aplicación del Artículo anterior la DGTA emitirá las normas que deberán ponerse en práctica en todo el sistema portuario nacional.

SECCIÓN D
DEL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD MARÍTIMO PORTUARIA BAJO COORDINACIÓN DE LA DGTA

Artículo 53 Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Este Comité, es un órgano consultivo en materia de seguridad y protección de las instalaciones portuarias y los buques, de carácter permanente, el cual es presidido por la DGTA como la Autoridad Designada para la implementación del Código PBIP, la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua y las Capitanías de Puerto, que fungen como la Policía Marítima, garante de la protección a la navegación marítima de Nicaragua, la Dirección General de Servicios Aduaneros, instancia que controla y regula la carga de exportación e importación a través de los puertos internacionales nicaragüenses y la Empresa Portuaria Nacional, a través de la Dirección de Seguridad y Protección Portuaria.

Artículo 54 Auditorías Externas
Bajo la coordinación de la DGTA, el Comité Nacional de Seguridad Marítimo Portuaria orientará la realización de auditorías externas al menos cada seis (6) meses y verificará la ejecución de ejercicios y prácticas de protección portuaria.

Artículo 55 Del Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria y Los Sub Comités en Cada Puerto
El Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria, estará representado en cada puerto certificado como puerto seguro, por el Sub Comité de Seguridad y Protección Marítimo Portuario el que deberá ser integrado por el Delegado DGTA, Delegado DGA, Capitanía de Puerto y OPIP (administración portuaria).

El Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria, podrá integrar con carácter permanente o temporal a otras instituciones del Estado vinculadas a la materia de su competencia.

Artículo 56 Instituciones que presiden el Comité Nacional y los Sub Comités
Tanto el Comité Nacional como el Sub Comité de Seguridad y Protección Marítimo y Portuario de cada puerto, será presidido por la DGTA o en su defecto la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, quien realizará las coordinaciones con las instancias vinculadas a la Seguridad y Protección de la interfaz buque-puerto para definir las medidas de seguridad y procedimientos adecuados a ser aplicadas.

Artículo 57 Control, Revisión y Actualización de los procedimientos de las Medidas de Seguridad
La DSPP garantizará el control, revisión y actualización de los procedimientos de las medidas de seguridad establecidas en los planes de protección a través de las Auditorías Internas, las que se realizarán al menos una vez al mes, con la participación del Sub Comité de seguridad en cada puerto, sin perjuicio de la ejecutoría diaria de los OPIP.

La DSPP asegurará el cumplimiento de las recomendaciones del Comité Nacional de Seguridad Marítimo Portuario, con la calidad requerida y en el tiempo estipulado.

Artículo 58 Reuniones Ordinarias y Extraordinarias del Comité

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

El Comité tendrá su primera reunión ordinaria de trabajo en los primeros dos meses posteriores a la entrada en vigencia del presente Reglamento. Sus reuniones ordinarias serán cada seis (6) meses y extraordinariamente, cuando uno de sus miembros lo solicite. La DGTA convocará a las reuniones con una (1) semana de anticipación y remitirá la agenda a tratar. Las reuniones extraordinarias las convocará con la celeridad que el caso amerite.

Artículo 59 Normativa de Funciones del Comité
Las funciones del Comité serán establecidas en la Normativa aprobada por el Comité.

CAPÍTULO IV
DE LOS COMITÉ NACIONAL Y LOCALES DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Artículo 60 Comité Nacional de Facilitación del Transporte Marítimo (CNF)
El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Marítimo (CNF), está conformado por un (1) miembro, con su respectivo suplente, de las instituciones siguientes:

De las Autoridades Marítimas y Portuarias:

a) Dirección General de Transporte Acuático (DGTA);

b) Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua (FN - EN);

c) Empresa Portuaria Nacional (EPN);

De Ministerios y otras Instituciones:

a) Ministerio Agropecuario (MAG);

b) Ministerio de Salud (MINSA);

c) Ministerio de Fomento, Industria y Comercio (MIFIC);

d) Instituto Nicaragüense de Turismo (INTUR);

e) Dirección General de Migración y Extranjería (DGME);

f) Dirección General de Servicios Aduaneros (DGA); y

g) Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros (ANAN).

Artículo 61 Comités Locales de Facilitación del Transporte Marítimo (CLF)
Los Comités Locales de Facilitación del Transporte Marítimo (CLF), en cada uno de los puertos que atienden buques en actividad internacional, están conformados por un

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

(1) miembro, con su respectivo suplente, de las autoridades, empresas y asociaciones siguientes:

Autoridades Marítimas Portuarias:

a) Dirección General de Transporte Acuático (DGTA);

b) Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua (FN - EN);

c) Empresa Portuaria Nacional (EPN);

Ministerios y Otras Instituciones:

a) Ministerio Agropecuario (MAG);

b) Ministerio de Salud (MINSA);

c) Dirección General de Migración y Extranjería (DGME);

d) Dirección General de Servicios Aduaneros (DGA);

e) Policía Nacional;

f) Alcaldía Municipal;

g) Dirección General de Bomberos; y

h) Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros (ANAN).

Artículo 62 Simplificación de Trámites y Facilitación del Tráfico Marítimo
El Objetivo General de estos comités es Facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, estadía en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales; y coadyuvar con la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuaria (Código PBIP).

Artículo 63 Para el Cumplimiento de la Ley de Régimen Jurídico de Fronteras
Corresponde al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Marítimo (CNF) y a los Comités Locales de Facilitación del Transporte Marítimo (CLF), estos últimos en cada uno de los puertos nacionales que atienden buques en actividad internacional, realizar las coordinaciones interinstitucionales pertinentes para asegurar el cumplimiento del Artículo 46 de la Ley Nº. 749 Ley de Régimen Jurídico de Fronteras.

TÍTULO III
DEL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS PUERTOS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

CAPÍTULO I
DEL RÉGIMEN TARIFARIO DE LOS PUERTOS

Artículo 64 Techo Máximo Tarifario
Las entidades públicas y privadas prestadoras de servicios portuarios no podrán modificar las tarifas por encima de las tarifas máximas que hayan sido fijadas por la DGTA.

Artículo 65 Requisitos Para Revisión de Tarifas y Derechos Portuarios
Para la revisión de Tarifas y Derechos Portuarios, las administraciones portuarias podrán solicitar a la DGTA la revisión de tarifas y derechos portuarios para lo cual deberá acompañar, los siguientes requisitos:

a) Pliego tarifario conteniendo las tarifas por servicios portuarios que se solicita de aprobado por parte de la DGTA.

b) Estructuras de costos a través de la cual se fundamenta la solicitud.

c) Tarifa comparativa de Puertos Centroamericanos.

d) Información de tráfico atendido y su proyección con relación al próximo año.

e) Estados financieros actualizados del Puerto en referencia.

Artículo 66 Aprobación de Autorización, Ajustes y revisión de Tarifas por parte de la DGTA
La DGTA a través de resoluciones fundadas, normará y aprobará la autorización, ajuste y revisión de las tarifas máximas por servicios y derechos portuarios.

CAPÍTULO II
DE LA TARIFA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA

Artículo 67 Tarifa de Seguridad y Protección Portuaria
La tarifa de seguridad y protección portuaria abarca la seguridad integral marítima y portuaria, que comprenden la protección al buque, dentro de la jurisdicción acuática y terrestre del puerto y el funcionamiento normal en todas las instalaciones portuarias. Se mantiene vigente la tarifa ya establecida para el Puerto de Corinto, la cual podrá ser extensiva a otros puertos, previa solicitud de la Junta Directiva de la EPN y aprobación de la DGTA. Estas tarifas podrán ser revisadas a petición de la Junta Directiva de la EPN, mediante solicitud fundada para su aprobación por la DGTA. El sistema de inspección no intrusiva de carga, se rige por su propio procedimiento y tarifas.

Artículo 68 De la Administración del Fondo de Seguridad Portuaria

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

El fondo proveniente del pago de las tarifas de Seguridad y Protección Marítimo Portuaria previstas en el Artículo 77 de la Ley, será administrado por el Comité Nacional de Seguridad Marítimo Portuario, y estará dentro del sistema contable de la EPN. Cada puerto depositará lo que recaude por este concepto a la cuenta centralizada de EPN para este fin. El uso de los fondos será acordado en cada caso por el Comité, por mayoría de votos de sus integrantes. En caso de empate decidirá la DGTA. El fondo no podrá ser utilizado para fines distintos para el cual ha sido creado.

CAPÍTULO III
DE LA PERCEPCIÓN DE DERECHOS

Artículo 69 Percepción de Derechos
La percepción de derechos referidos en el Artículo 72 de la Ley, correspondiente a la EPN, son los provenientes de las concesiones, arriendos y sociedades mixtas, entre otras. En el caso de la DGTA, la percepción de derechos corresponde a las provenientes de las autorizaciones.

La tarifa por autorización de funcionamiento emitida por la DGTA, será establecida a través de resolución fundada, tomando en consideración los criterios y base de cálculo establecido en el Artículo al que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 70 Derechos de EPN
En el caso de la percepción de derechos de EPN los montos serán los establecidos en los contratos.

CAPÍTULO IV
DE LOS TÍTULOS O CONTRATOS COMO GARANTÍA

Artículo 71 Aval para Garantía
Para otorgar en garantía el título o contrato de la concesión, arrendamiento o autorización, o los derechos de sociedades mixtas, se requiere obtener el Aval de la autoridad competente.

CAPÍTULO V
DE LOS INCENTIVOS A LA INVERSIÓN

Artículo 72 Incentivos Para Inversiones
Para la aplicación del Artículo 128 de la Ley, los interesados someterán sus solicitudes de incentivos a los proyectos de inversión por medio de los canales correspondientes, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con avales de EPN, de la DGTA. Estas dos últimas previo a la emisión de su aval, deberán solicitar a la Fuerza Naval sus consideraciones sobre el caso, según el ámbito de su competencia. Los interesados deberán acompañar la documentación que les sea requerida sobre el proyecto de inversión.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

TITULO IV
DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE PORTUARIO

CAPÍTULO I
DE LOS PLANES DE ACCIÓN AMBIENTAL, DE CONTINGENCIA Y DRAGADO

Artículo 73 Plan de Acción Ambiental Portuario
Las administraciones portuarias públicas, privadas o mixtas están en la obligación de contar con un plan de acción ambiental portuario, de conformidad con el Artículo 49 de la Ley, debidamente autorizado por la DGTA y el MARENA, quienes establecerán las directrices para su elaboración a través de Resolución fundada, y realizarán auditoría ambiental periódicamente a las administraciones portuarias a fin de comprobar el cumplimiento del mismo. Este plan deberá ser actualizado anualmente.

Artículo 74 Planes de Contingencia
Los planes de contingencia serán revisados y actualizados anualmente y presentados con la debida anticipación ante la DGTA para su aprobación.

Artículo 75 Verificación de los Planes de Contingencia
La efectividad de estos planes deberán ser verificado a través de Ejercicios al menos cada tres (3) meses y la realización de una práctica anual, con el propósito de comprobar el estado funcional y técnico de los equipos de emergencia, inventario de equipos y el dominio y destreza del personal integrado en la organización de respuesta para las diversas tareas que se le asignen en las diferentes emergencias.

Artículo 76 Contingencia ante Derrame de Hidrocarburos y Sustancias Contaminantes
Los puertos y empresas que manejan cargas peligrosas ubicadas en las zonas portuarias, así como los puertos de cabotaje que cuentan con terminal líquida o que prestan servicios de abastecimiento de hidrocarburos, están obligados a contar con un Plan de Contingencia ante Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Contaminantes, de conformidad a los lineamientos de las leyes aplicables. Así mismo, deberán contar con planes de contingencia para la atención a emergencias tanto naturales como antropogénicas.

Artículo 77 Programación Quinquenal de Dragados
La EPN deberá presentar una programación quinquenal del dragado de los Puertos bajo su administración o concesionados, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con actualización anual de la información, a fin de contemplarlo dentro del presupuesto General de la República, excepto cuando los contratos de concesión establezcan la obligación del Concesionario de asumir el dragado.

CAPÍTULO II
DE LA RECEPCIÓN DE BASURA Y RESIDUOS OLEOSOS

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 78 Facilidades para la Recepción
Los puertos y marinas de actividad internacional están obligados de conformidad con el Artículo 51 de la Ley y de las acciones mandatarias vinculadas a convenios internacionales, a prestar por sí o a través de terceros, previamente autorizados por la DGTA, los servicios de descarga, transferencia, tratamiento y eliminación de desechos.

Artículo 79 Coordinación con Alcaldías y ·Empresas Especializadas
En el caso de los puertos, marinas y construcciones de tipo portuarios de interés local, los servicios de descarga, transferencia, tratamiento y eliminación de basura se realizarán en coordinación con las alcaldías municipales. En el caso de los desechos oleosos, las administraciones portuarias podrán recepcionarlos y almacenarlos provisionalmente en condiciones de seguridad, asumiendo la responsabilidad de contratar a una empresa autorizada por la DGTA para su transferencia, tratamiento y eliminación.

Artículo 80 Licencia de la DGTA para Recepción de Desechos
Las instalaciones portuarias o empresas privadas que brinden servicios de recepción de desechos, deberán contar con una Licencia de Operación de la DGTA, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las resoluciones emitidas para tal efecto.

Artículo 81 Requisitos para Recepción de Desechos
La DGTA, a través de resoluciones fundadas, normará las condiciones y requisitos para la recepción de desechos generados por los buques en los puertos nicaragüenses.

CAPÍTULO III
DE LAS NORMAS REGULATORIAS DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE

Artículo 82 Normas de Prevención y Contaminación
Para efectos de regular todo lo referente a la prevención y contaminación acuática y ambiental la DGTA emitirá normas y resoluciones específicas.

Artículo 83 Normas Regulatorias de ayuda a la Navegación
La DGTA, a través de resolución fundada, emitirá normativas complementarias que regulen el servicio de ayudas a la navegación y sus requerimientos técnicos en el sistema portuario nacional.

Artículo 84 Reglamento para Manejo de Mercancías Peligrosas
A efectos de la aplicación del Artículo 113 de la Ley, se establecerá el procedimiento en el Reglamento específico para el manejo de mercancías peligrosas, el cual será elaborado por la Comisión Interinstitucional pertinente, en los seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia del presente Reglamento.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

TITULO V
DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

CAPÍTULO I
DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

Artículo 85 Convocatoria a Comisión de Investigación
En cada puerto se procederá según sea el caso, convocando a la comisión de Investigación de accidentes, a fin de establecer las causas, así como la responsabilidad del causante.

Artículo 86 DGTA Preside la Comisión de Investigación de Accidentes
A efectos de investigar todo accidente dentro de los recintos portuarios bajo responsabilidad de la EPN, la DGTA a través de un inspector presidirá una comisión de investigación formada para el caso, en conjunto con un miembro de la Capitanía de Puerto de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, un miembro de la Dirección General de Bomberos y un funcionario de la DPN (EPN), que tenga presencia dentro del recinto portuario donde ocurrió el accidente.

Artículo 87 Funciones de la Comisión de Investigación de Accidentes
La Comisión de Investigación de Accidentes deberá iniciar la investigación del accidente o siniestro a más tardar dentro de las setenta y dos (72) horas de haber tenido conocimiento.

Una vez culminada la investigación, emitirá un dictamen fundado que contenga, entre otros, los siguientes aspectos:

a) Las circunstancias bajo las cuales se produjo el accidente o siniestro;

b) Un análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevante relacionados a la ocurrencia del accidente;

c) La Inspección del área donde ocurrió el accidente, con sus respectivos croquis, fotos y videos;

d) La recolección de pruebas materiales, declaraciones de testigos y personal involucrado;

e) Un pronunciamiento razonado a través de conclusiones sobre si hubo culpa y a quien o quienes es imputable, incluyendo descripción de los daños; y

f) Los demás aspectos que le sean solicitados por autoridad competente.

CAPÍTULO II
DEL PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 88 Investigación de Oficio o a Petición de Parte
Todo accidente o siniestro que ocurra dentro del recinto portuario será investigado de oficio o a petición de parte o del administrador portuario en donde se ha producido el accidente o siniestro.

Artículo 89 Disposiciones
Para el Proceso de Investigación Las investigaciones de accidentes o siniestros dentro del recinto portuario que involucren personas, bienes, instalaciones portuarias, buques o artefactos navales, se desarrollaran y resolverán por el procedimiento establecido en las disposiciones siguientes, sin perjuicio de las competencias que corresponden en la investigación de delitos a la Policía Nacional y el Ministerio Público.

SECCIÓN A
NOTIFICACIÓN E INICIO DEL PROCESO

Artículo 90 Deber de Notificación
Los administradores portuarios o su representante en su caso, están obligados a comunicar de inmediato, a las autoridades que conforman la Comisión de Investigación de Accidentes todo accidente o siniestro que ocurra dentro del recinto portuario.

La notificación puede ser:

a) Verbal: cuando se comunica por radio o directamente sin perjuicio de la posterior notificación escrita.

b) Escrita: cuando se comunica por escrito a través de un documento a las autoridades competentes.

La notificación debe ser presentada inmediatamente después de producido el suceso.

Artículo 91 Información que debe contener la Comunicación
En caso de accidente, la comunicación de que trata el Artículo anterior deberá contener, entre otras, la siguiente información:

a) Nombre de las personas y/o bienes involucrados, fecha, hora y ubicación del accidente;

b) Estado de las personas o bienes, buque o artefacto naval siniestrado;

c) Causas probables del accidente;

d) Si existe riesgo de muerte, pérdida de bienes, contaminación u otros riesgos previsibles;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

e) Condiciones de seguridad y/o medidas previas que han sido tomadas en el recinto portuario.

Artículo 92 Auto que declara abierta la Investigación
Dentro del plazo de doce (12) horas, de haber tenido conocimiento del hecho, la comisión de investigación de accidente, dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá además el nombramiento de los miembros de la comisión de investigación.

SECCIÓN B
INSPECCIÓN Y LEVANTAMIENTO DE INFORME

Artículo 93 Forma de Proceder de la Comisión
Una vez declarada abierta a investigación, la Comisión Investigadora de Accidentes procederá de la siguiente forma:

a) Realizará inspección en el lugar del siniestro y levantará el acta correspondiente la que deberá contener:

1) Las circunstancias bajo las cuales se produjo el accidente o siniestro;

2) Un análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevante relacionados a la ocurrencia del accidente;

3) Croquis, fotos y videos;

4) Recolección de pruebas materiales y documentales;

5) Declaraciones de testigos y personal involucrado;

6) Pronunciamiento razonado a través de conclusiones sobre si hubo culpa y a quien o quienes es imputable, incluyendo descripción de los daños; y

7) Los demás aspectos que le sean solicitados por autoridad competente.

b) Una vez emitido el informe preliminar se señalará fecha y hora para la primera audiencia pública, la cual deberá celebrarse dentro de los tres (3) días posteriores a la fecha de la última notificación.

c) Ordenará las notificaciones a que hubiere lugar, en especial a los testigos y presuntos responsables.

La notificación deberá efectuarse personalmente a las personas arriba mencionadas o a sus apoderados o representantes. De la entrega personal, se deberá dejar

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

constancia que se anexará al expediente.

Si el notificado rehusare firmar la notificación, podrá dejarse constancia de tal hecho con la firma de un testigo que ahí se encuentre y así se considerará efectuada la notificación. La audiencia no podrá celebrarse sin previa notificación a todos los involucrados en el hecho.

SECCIÓN C
COMPARECENCIA DE INTERESADOS

Artículo 94 De las Audiencias
En la primera audiencia se procederá de la siguiente forma:

a) Si antes de la hora señalada para la audiencia, alguna de las personas notificadas presenta excusa razonable, acompañada de prueba, de su impedimento para asistir, se señalará nueva fecha y hora para que tenga lugar sin que pueda haber otro aplazamiento.

b) La inasistencia de los interesados debidamente notificados no detendrá, interrumpirá o invalidará la investigación. La audiencia se celebrará con las personas que concurran.

c) La Comisión de Investigación de Accidentes procederá a reconocer la personería a los Apoderados de las partes que así lo soliciten.

d) Además de las personas notificadas, podrá también asistir a esta audiencia toda persona que tenga interés porque le pueda afectar los resultados de la investigación o porque pretenda reclamar posteriormente a los presuntos responsables; para lo cual deberán manifestar por escrito su deseo de intervenir en el proceso de investigación.

De esta petición se dará conocimiento a las partes y luego de oír las objeciones, si las hubiere, la comisión por mayoría decidirá ahí mismo sobre lo solicitado, en caso de empate la DGTA decidirá.

e) Una vez que se presenten las personas notificadas, la Comisión de Investigación de Accidentes procederá de inmediato a oír la declaración o a entrevistar a las personas que puedan contribuir al esclarecimiento de los hechos. En caso de contradicciones entre los entrevistados, se pondrán a éstos frente a frente para aclarar la veracidad de sus declaraciones.

f) En caso de que en el accidente o siniestro esté involucrado un buque o artefacto naval extranjero, el capitán, armador, agente naviero o representante de los mismos deberá depositar ante autoridad competente una garantía suficiente para responder por los daños ocasionados y costas del caso. En caso de incumplimiento de esto, el Capitán de Puerto denegará el zarpe a dicho buque o artefacto naval.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

g) Antes de terminar la audiencia, la Comisión de Investigación de Accidentes en caso de ser necesario, deberá fijar fecha y hora para la realización de las diligencias probatorias pertinentes y para la siguiente audiencia.

h) La siguiente audiencia deberá convocarse dentro del tercer día hábil siguiente a la finalización de la primera.

SECCIÓN D
DICTÁMENES PERICIALES, VALORACIÓN DE LAS PRUEBAS Y ALEGATOS CONCLUSIVOS

Artículo 95 Presunción de Culpabilidad
La no comparecencia del (os) citado (s), su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos susceptibles, sobre los que versen las preguntas asertivas, admisibles, que se formulen dentro de las diligencias, siempre que la Comisión de Investigación advierta de esta consecuencia y no obstante el (os) citado (s) persista (n) en tal conducta.

Artículo 96 Dictamen Pericial
En caso de ser necesario dictamen pericial distinto al que pueda emitirse por los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes, se designará a peritos.

Los peritos emitirán dictamen dirigido a la Comisión de Investigación de Accidentes, cuyos miembros evaluarán su contenido y será tomado en consideración en la emisión de la resolución correspondiente. La Comisión podrá solicitar la presencia de los peritos para que respondan ante ella aspectos particulares sobre el caso objeto del peritaje.

Artículo 97 Valor del Daño
Si el causante es la Administración Portuaria, se realizará el peritaje necesario para establecer el valor del daño, para la aplicación de la Ley.

Artículo 98 Apreciación de Pruebas
Las pruebas se apreciarán de acuerdo con las reglas de la sana crítica y la Comisión de Investigación de Accidentes podrá de oficio solicitar la rendición de pruebas que considere conveniente para el esclarecimiento de los hechos, siempre y cuando no se haya cerrado la investigación.

Artículo 99 Alegato de Conclusión
Concluida la etapa de instrucción y practicadas todas las pruebas, la Comisión de Investigación de Accidente declarará cerrada la investigación y dará traslado a las partes por el término de tres (3) días hábiles con el fin de que realicen sus alegatos de conclusión previo a la emisión de la resolución del caso.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

SECCION E
FASE CONCLUSIVA

Artículo 100 Términos para Resolver
La Comisión de Investigación de Accidentes dentro de los tres (3) días siguientes al vencimiento del plazo para los alegatos de conclusión, elaborará un informe completo de los resultados de la investigación y sus consideraciones sobre el caso. Dicho informe será presentado al Delegado de la DGTA que corresponda, quien procederá a dictar resolución de primera instancia en el ámbito de su competencia, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción del informe.

Artículo 101 Contenido de las Resoluciones
Las resoluciones serán motivadas, debiendo contener en su caso, la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto al accidente o siniestro investigado, si es que a ello hubiere lugar. Asimismo, impondrá las sanciones administrativas que fueren del caso si como resultado de la investigación se comprobare la violación a los Artículos 129 y 130 de la Ley, y a los reglamentos y normas que regulan las actividades marítimas.

TÍTULO VI
DE LOS SERVICIOS Y OPERACIONES PORTUARIAS SECCIÓN A DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 102 Servicios Portuarios
A los servicios portuarios citados en el Artículo 90 de la Ley, se adicionan las operaciones de atraque y desatraque, uso de equipos de aparejos, remolcaje, pilotaje, fondeo y movimiento entre muelles, entre otros.

Artículo 103 Servicio de Reparaciones Menores
El servicio portuario de reparaciones menores a los buques se considera dentro de los servicios ofrecidos por los diques y talleres existentes en el sistema portuario nacional.

SECCIÓN B
DE LAS LICENCIAS DE OPERACIÓN

Artículo 104 Licencias de Operación
Las Empresas prestadoras de servicios portuarios, constituidas por personas naturales o jurídicas, una vez constituidas legalmente, deben acudir a la DGTA a llenar los requisitos para solicitar la licencia de operación, según la normativa que para tal efecto emita la DGTA.

Artículo 105 Uso de medios de carga propios del buque
En el caso del Artículo 87 de la Ley, la administración portuaria, podrá autorizar, previa certificación emitida por especialistas acreditados por la DGTA, por cuenta de naviero o quien lo solicite el uso de medios de carga y descarga propios del buque, o externos,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

para asegurar las condiciones de seguridad de las operaciones.

SECCIÓN C
DEL REGISTRO AUXILIAR

Artículo 106 Registro Auxiliar
En cada puerto se establecerá un Registro Auxiliar en el cual se inscribirán los actores citados en el Artículo 93 de la Ley, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por el administrador portuario respectivo.

Artículo 107 Resolución regulatoria para prestación de servicios portuarios
La EPN emitirá resolución regulatoria para la prestación de servicios portuarios, sea por gestión directa o indirecta, considerando los criterios establecidos en el Artículo 88 de la Ley.

Artículo 108 Requisitos para obtención de Licencia de Operación
La DGTA emitirá una normativa conteniendo los requisitos necesarios que deben acompañar los operadores portuarios para obtener la Licencia de Operación Específica de los servicios a que se refiere el Artículo 86 de la Ley.

Artículo 109 Requisitos para Selección de Operadores Portuarios
La EPN mediante resolución fundada establecerá los requisitos, conforme la ley de la materia, para la selección de los operadores portuarios oferentes, para brindar los servicios portuarios dentro del puerto referidos en el Artículo 86 de la Ley.

TÍTULO VII
DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I
DE LA APLICACIÓN DE NORMAS Y CONTRATACIÓN DE SEGUROS

Artículo 110 Prelación de Normas
En el régimen de responsabilidad, la prelación de las Normas aplicables en todo proceso está determinado en el Artículo 94 de la Ley.

Artículo 111 Seguro contra riesgos
Las Administraciones Portuarias deberán considerar contratar las pólizas de seguro, considerando los riesgos máximos establecidos en el Artículo 99 de la Ley.

Artículo 112 Desagregación de mercaderías
Para los efectos de la desagregación de mercaderías, la EPN de común acuerdo con la DGTA y la DGA, regulará la desagregación de mercaderías referidas en el Artículo 89 de la Ley.

Artículo 113 Retraso atribuible a Operador Portuario

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

El retraso en la entrega de la mercancía sólo podrá ser atribuido al operador portuario cuando éste no entregue la mercancía a la persona facultada para recibirla cuando éste la requiera, habiendo cumplido con los trámites de ley para la liberación de la carga por las autoridades competentes.

Artículo 114 Inspección de Mercaderías Recibidas y Entregadas
Cada Administración Portuaria deberá inspeccionar debidamente las mercancías que recibe, contemplando lo establecido en el Artículo 101 de la Ley y supervisar a los otros operadores que manejen mercancías, mediante la documentación que haga constar el estado en que reciben las mercancías y el Estado en que las entregan. Para estos efectos las administraciones portuarias elaborarán los respectivos formatos para todo el sistema portuario, tomando en consideración las particularidades de cada puerto.

CAPÍTULO II
DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES

Artículo 115 Sanciones que aplica la DGTA
A la DGTA le corresponde la aplicación de las sanciones establecidas en los literales a, b, d, e, f, g, h, i, k, n, o, y p del Artículo 129 de la Ley.

Artículo 116 Sanciones que Aplica EPN
A la EPN le corresponde la aplicación de las sanciones establecidas en los literales b, c, j, 1, y m del Artículo 129 de la Ley.

Artículo 117 Aclaración de Sanciones
Para efectos de las siguientes disposiciones, se aplicará lo siguiente:

a) En el caso del inciso b) del Artículo 129 de la Ley, la DGTA aplicará la multa a quienes habiendo obtenido una habilitación o autorización y la EPN a quienes habiendo obtenido una concesión, les den una función distinta para la cual les fue otorgada.

b) En el caso del inciso k) del Artículo 129 de la Ley, la DGTA aplicará la multa a la administración portuaria y la pena accesoria a la empresa de servicio portuario y/o agencia naviera infractora.

Artículo 118 Notificación de Resolución al Infractor
Las sanciones del Título VII de la Ley, Capitulo Único, se aplicarán al infractor, mediante notificación de la resolución, por la autoridad Competente, considerando las circunstancias agravantes y atenuantes del caso.

TÍTULO VIII
DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 119 Nombramiento del Representante de las Empresas de Estiba
El representante de las empresas de estiba en la Junta Directiva de EPN, a que se refiere el literal j) del Artículo 27 de la Ley, será propuesto por las empresas de estiba con licencia de operación vigente, mediante acuerdo firmado entre sus representantes debidamente acreditados.

Artículo 120 Nombramiento del Representante de los Trabajadores
El representante de los trabajadores en la Junta Directiva de la EPN a que se refiere el literal k) del Artículo 27 de la Ley, será propuesto por las Organizaciones Sindicales de los Trabajadores de la Empresa Portuaria Nacional, mediante votación mayoritaria directa de los trabajadores.

Artículo 121 Aclaración del Concepto de Estabilidad Laboral
La estabilidad laboral a que hace mención el Artículo 79 de la Ley, se refiere al derecho de los trabajadores que se encuentren laborando al momento de otorgarse la concesión o arriendo a mantener su puesto de trabajo y beneficios de la convención colectiva, sujetos a la legislación laboral vigente en Nicaragua.

Artículo 122 Contratos de Empresas de Estiba con EPN
En cumplimiento a lo establecido en el Artículo 13 8 de la Ley, las Empresas de Estiba deberán suscribir contratos con EPN, para su operación en los Puertos, en los primeros seis (6) meses de entrada en vigencia del presente Reglamento, excepto, las que ya lo hubiesen hecho, cuya obligación será renovarlos a la fecha de vencimiento del contrato.

Artículo 123 Disposiciones Aplicables de la Ley Nº. 399
Las disposiciones de la Ley Nº. 3 99, Ley de Transporte Acuático, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 166 del 3 de septiembre de 2001 y su Reglamento Decreto A.N. Nº. 4877, publicado en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 245, del 19 de diciembre del año dos mil seis, serán aplicables en lo que no se contrapongan a la Ley General de Puertos de Nicaragua, Ley Nº. 838, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 92, del 21 de mayo del año 2013, y al presente Reglamento.

Artículo 124 Publicaciones de Ley
La EPN y la DGTA, en su caso, serán las encargadas de realizar las publicaciones a que se refiere el Artículo 139 de la Ley, por cuenta de los autorizados, arrendatarios, concesionarios u otros tipos de contratos.

Artículo 125 Ajustes de Cargas a Pesos Máximos Permisibles
El MTI, emitirá Resolución Ministerial conteniendo los procedimientos a seguir en los puertos de actividad internacional, con la carga de importación que presente sobrepeso, para ajustarlas a los pesos máximos permisibles para los medios de transporte terrestre, en un plazo no mayor de sesenta (60) días, a partir de la entrada en vigencia del presente Reglamento.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594

Artículo 126 Autorización en Casos Especiales
Los servicios prestados por la EPN deberán cobrarse de conformidad con su régimen tarifario. La EPN no podrá prestar servicios gratuitos, salvo en casos especiales, que se trate de donaciones, ayudas o casos de desastre, lo que deberá ser expresamente autorizado por el Presidente de la República, a través de la Junta Directiva.

Artículo 127 Nombramiento de la Junta Directiva de la EPN
Sin vigencia.

Artículo 128 Vigencia
El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dado en la Ciudad de Managua, Casa de Gobierno, República de Nicaragua, el día quince de agosto del año dos mil trece. **DANIEL ORTEGA SAAVEDRA,** Presidente de la República de Nicaragua**. Paul Oquist Kelley,** Secretario Privado para Políticas Nacionales.

NOTA DE CONSOLIDACIÓN. Este texto contiene incorporadas las modificaciones producidas por la Ley Nº. 864, Ley de Reforma a la Ley Nº. 290, Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo, publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nº. 91 del 20 de mayo de 2014.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de Managua a los dos días del mes de septiembre del año dos mil veinte**. Dip. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/25594