

LEY
GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL

Ley No. 5150 de 14 mayo de 1973

Publicada en Alcance No. 66 a

La Gaceta No. 106 de 6 de junio de 1973

**LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL
No. 5150**

REFORMAS					
DECRETO O LEY	ARTÍCULO (s)	FECHA LEY	GACETA	ALCANCE	FECHA GACETA
8766	30, 31,33,37,38, 32 incisos I, VI y VII, 41, 42, 245 DEROGADO	1 de setiembre 2009	201		16 de octubre del 2009
8508	309, 310 DEROGADO	28 de abril 2006	120	38	22 de junio 2006
8419	41, 42, 44, 218, 222, 224, 318, 319	28 de junio 2004	140		19 de julio 2004
8038	2, 5 inciso C, 6 inciso V, 7, 20, 166	12 de octubre 2000	198	67-A	17 de octubre 2000
7864	25, 143, 144, 152, 256, 258, 277 inciso a	22 de febrero 1999	47	16	9 de marzo 1999
7864	289, 293, 294, 296, 297, 298, 299, 300	22 de febrero 1999	47	16	9 de marzo 1999
7251	11, 12, 13, 14, 15	13 de agosto 1991	166		3 de setiembre 1991
5437	8, 219, 220, 221 DEROGADO, 225 226, 267, 268, 269, 274	17 de diciembre 1973	2		4 enero 1974



**LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL
No. 5150**

Tabla de Contenido

- TÍTULO PRIMERO Del Régimen	Capítulo V De los Aeropuertos Sección I De los Aeródromos
Capítulo I Disposiciones Generales	Capítulo VI De las Operaciones
Capítulo II Del Consejo Técnico de Aviación Civil	- TÍTULO TERCERO De los Servicios Aéreos
Capítulo III	Capítulo I Disposiciones Generales
Capítulo IV De la Dirección General de Aviación Civil	Capítulo II De la Aviación Agrícola
- Título SEGUNDO De la Circulación Aérea	Capítulo III De la Aviación Particular
Capítulo I Disposiciones Generales	Capítulo IV Del Servicio de Vuelos Especiales
Capítulo II Del Registro Aeronáutico Costarricense	Capítulo V De los clubes aéreos, escuelas de aviación, fábricas y Talleres Aeronáuticos
Capítulo III De las Aeronaves Sección I Clasificación Sección II De la Nacionalidad y Matrícula Sección III De la Aeronavegabilidad Sección IV De las Operaciones Sección V Del Mantenimiento de la Aeronave Sección VI Del Personal Aeronáutico	Capítulo VI De los Servicios Auxiliares para la Navegación Aérea
Capítulo IV Del Tránsito Aéreo	Capítulo VII De los Incidentes y Accidentes
	Capítulo VIII De los Certificados de Explotación
	Capítulo IX De las Tarifas



LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL
No. 5150

TÍTULO CUARTO

De las Empresas de Transporte
Aéreo

- Capítulo I
Disposiciones Generales
- Capítulo II
De los Contratos de Transporte
Aéreo
- Capítulo III
De los Contratos de Utilización
de Aeronaves
- Capítulo IV
De las Rebajas y Franquicias
- Capítulo V
Del Transporte Postal

TÍTULO QUINTO

De las Aeronaves

- Capítulo I De la Propiedad de
las Aeronaves
- Capítulo II
De los Embargos y Prenda
- Capítulo III
Del Abandono y Pérdida

TÍTULO SEXTO

De la Responsabilidad,
Infracciones y Penas

- Capítulo I
De la Responsabilidad Civil
Sección I
Disposiciones Generales
Sección II
De la Responsabilidad por
Daños a Pasajeros y Tripulantes
Sección III
De la Responsabilidad por
Daños y Perjuicios a Pasajeros
por Retraso en el Transporte
Aéreo
Sección IV.
De la Responsabilidad por los
Daños causados a Terceros en
la Superficie Territorial
Sección V
De la Responsabilidad por
Daños Causados al equipaje y
a las mercancías transportadas

Capítulo II
De las Infracciones y Penas

TÍTULO SÉTIMO

Disposiciones Finales

Capítulo único

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:**

LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

TÍTULO PRIMERO

Del Régimen

**CAPÍTULO I
Disposiciones Generales**

Artículo 1.- El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio y en sus aguas territoriales y plataformas continental e insular, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los tratados vigentes.

Artículo 2.- (*) La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.

En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8038 de*

12 de octubre del 2000. Alcance No. 67-A a LG# 198 de 17 de octubre del 2000.

Artículo 3.- Para los efectos de esta ley se entenderá que Aviación Civil es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves.

Artículo 4.- La Aviación Civil se rige por la presente ley, sus reglamentos y por los tratados y convenios internacionales vigentes en el país.

CAPÍTULO II

Del Consejo Técnico de Aviación Civil

Artículo 5.- (*) El Consejo Técnico de Aviación Civil estará compuesto por siete miembros, nombrados de la siguiente manera:

a) El Ministro de Obras Públicas y Transportes o su representante, quien lo presidirá.

b) Cuatro miembros nombrados por el Poder Ejecutivo, de los cuales uno será un abogado, otro será un ingeniero, otro será un economista o administrador de negocios y el otro será un técnico o profesional aeronáutico. Para ser nombrados, todos deberán contar con experiencia y conocimientos comprobados en aviación civil o la Administración Pública.

c) Un representante del sector privado, nombrado por el Poder

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

Ejecutivo de una terna propuesta por la Unión de Cámaras.

d) El Presidente Ejecutivo del Instituto, Costarricense de Turismo o su representante.

Los miembros del Consejo permanecerán en sus cargos cuatro años y podrán ser reelegidos por períodos sucesivos de igual duración.

(*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8038 de 12 de octubre del 2000. Alcance No. 67-A a LG# 198 de 17 de octubre del 2000.

Artículo 6.- (*) Para ser miembro del Consejo se requiere:

- I. Ser ciudadano en ejercicio.
- II. Ser costarricense.
- III. El técnico o profesional en aeronáutica deberá poseer un título o dos licencias aero

náuticas otorgadas por Aviación Civil, haber ejercido cualquiera de las actividades profesionales o técnicas en aviación civil en forma continua durante los últimos tres años antes del nombramiento y cumplir con los requisitos establecidos por el Reglamento de esta Ley. (*)

IV. Las licencias o títulos citados en el párrafo anterior serán de carácter profesional, por lo que en el caso de pilotos, la licencia mínima será la Comercial.

V. Los miembros del Consejo no podrán ser socios, gerentes, o directores o representantes comerciales de ninguna empresa mercantil de aviación, ni tampoco empleados del Ministerio de Obras

Publicas y Transportes, excepto el representante del Ministro de la Cartera, cuya designación deberá ajustarse a lo dispuesto en el artículo 5o. de esta ley (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973.)

(*) *El inciso III) del presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8038 de 12 de octubre del 2000. Alcance No. 67-A a LG# 198 de 17 de octubre del 2000.*

Artículo 7.- (*) Las sesiones del Consejo se celebrarán en la ciudad de San José, donde tendrán su asiento.

Sin embargo, ocasionalmente podrán realizarse en otros lugares del país, cuando el presidente las convoque, de acuerdo con el mejor servicio público o cuando lo exijan razones especiales. Para las sesiones, el quórum estará constituido por un número superior a la mitad de la totalidad de sus miembros, quienes en todo caso deberán tomar los acuerdos por mayoría.

El Consejo, para regular su gestión, elaborará un reglamento interno que, así como sus reformas, requerirá para su validez y eficacia de la aprobación del Poder Ejecutivo.

(*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8038 de 12 de octubre del 2000. Alcance No. 67-A a LG# 198 de 17 de octubre del 2000.

Artículo 8.- Con las excepciones expresas, el Consejo ejercerá las funciones que le confiere esta ley, independientemente del Poder Ejecutivo; no obstante, los certificados de explotación para

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

servicios internacionales, serán aprobados en última instancia por el Poder Ejecutivo. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 9.- El presupuesto de gastos de la Administración Pública contendrá la partida correspondiente, para el pago de dietas de los miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 10.- Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fabricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.

II. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.

III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios

internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.

IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.

V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.

VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.

VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.

IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.

X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

conformidad con el reglamento que se expida.

XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.

XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país.

se hubieran desnaturalizado los motivos que sustentaron la autorización.

3. Cuando transcurridos los plazos, no se hubieran cumplido los requisitos exigidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

CAPÍTULO III

Artículo 11.- Permisos provisionales (*)

El Consejo Técnico de Aviación Civil podrá, dentro de las competencias que le señalan los apartes I y II del artículo 10 de esta Ley y, sólo a instancias de parte interesada, conceder permisos provisionales de explotación, los cuales serán autorizados por un plazo de tres meses, prorrogables a un plazo igual, por única vez, cuando a juicio del Consejo se justifique.

El permiso provisional no dará derecho al otorgamiento de exoneración o franquicia alguna por parte del Poder Ejecutivo.

() El presente artículo ha sido adicionado por Ley No. 7251 de 13 de agosto de 1991.*

Artículo 12.- (*) El permiso provisional podrá ser cancelado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el momento en que compruebe alguna de las siguientes causales:

1. Cuando la empresa beneficiaria hubiera incurrido en actos ilícitos o que pongan en peligro el orden o la seguridad públicos.

2. Cuando se hubiera propiciado un uso abusivo del permiso o, cuando

() El presente artículo ha sido adicionado por Ley No. 7251 de 13 de agosto de 1991.*

Artículo 13.- (*) En resguardo de las atribuciones que le confiere esta Ley, el Consejo Técnico de Aviación Civil procederá a cancelar los certificados de explotación mencionados en el artículo 10, en el tanto que medie alguna de las siguientes causales:

1. Cuando se incumplan las condiciones que fueron impuestas al concederse el certificado de explotación o cuando se hubieran desvirtuado las finalidades o cometidos que le dieron origen.

2. Cuando la empresa concesionaria incurra en conductas abiertamente contrarias a la presente Ley, a los reglamentos que sobre la materia que haya adoptado el Poder Ejecutivo y a los Convenios Internacionales Vigentes.

3. Cuando se incurra, propicie, oculte o facilite la comisión de algún hecho ilícito o de actividades que atenten contra el orden e interés públicos o contra la seguridad ciudadana.

4. Cuando la prestación del servicio sea totalmente ineficiente o se incumpla con los requisitos exigidos al momento de otorgarse la concesión.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

() El presente artículo ha sido adicionado por Ley No. 7251 de 13 de agosto de 1991.*

Artículo 14.- (*) Iniciado el procedimiento de cancelación de los permisos provisionales o de los certificados de explotación y, si se considera necesario, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá suspender provisionalmente la actividad de la empresa cuestionada, mientras define su situación jurídica.

() El presente artículo ha sido adicionado por Ley No. 7251 de 13 de agosto de 1991.*

Artículo 15.- Procedimiento (*). De oficio o en virtud de denuncia interpuesta ante él, el Consejo Técnico de Aviación Civil se abocará a su inmediato trámite, para lo cual podrá nombrar, como órgano director del Procedimiento, al Director General de Aviación Civil o al Director del Departamento Legal.

De inmediato, el órgano instructor pondrá en conocimiento del concesionario, la causal de la cancelación en que hubiera incurrido presuntamente y le otorgará un plazo que no podrá exceder de quince días naturales, a efecto de que ejerza su defensa y ofrezca la prueba que estime pertinente.

Ejercida la defensa o bien transcurrido el plazo fijado para ese efecto, se procederá a remitir el expediente al Consejo Técnico de Aviación Civil, con una recomendación; este Consejo, dentro de los quince días siguientes, procederá a dictar la resolución de fondo y podrá ordenar, en los casos

en que se justifique, la evacuación de cualquier diligencia probatoria, con carácter de prueba para mejor proceder.

Dictada la resolución de fondo, la parte afectada tendrá derecho a interponer recurso de apelación ante el Ministro de Transportes, dentro de los cinco días siguientes a su notificación. El expediente se remitirá inmediatamente al despacho del Ministro.

Recibido el expediente, se concederá una audiencia por cinco días a las partes, con el fin de que hagan las alegaciones que estimen pertinentes.

Dentro de los quince días naturales siguientes al vencimiento de la audiencia referida en el párrafo anterior, el Ministro procederá a dictar la resolución correspondiente.

() El presente artículo ha sido adicionado por Ley No. 7251 de 13 de agosto de 1991.*

CAPÍTULO IV

De la Dirección General de Aviación Civil

Artículo 16.- La Dirección General de Aviación Civil estará a cargo de un Director de nombramiento del Poder Ejecutivo de la terna que al efecto le someterá a su conocimiento el Consejo Técnico de Aviación Civil y deberá reunir los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadano en ejercicio.
- II. Ser costarricense de origen o naturalizado, con diez años de

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

residencia en el país después de haber obtenido la naturalización.

III. No tener ningún interés, vínculo o dependencia con empresas que explotan comercialmente la aviación en cualesquiera de sus ramas, ni parentesco hasta tercer grado de consanguinidad o afinidad, inclusive, con los miembros directores, gerentes o representantes comerciales de las mismas, ni con los miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil.

IV. Haber ejercido cualesquiera de las actividades profesionales o técnicos en aviación civil en forma continua durante los últimos cinco años antes de su nombramiento.

V. Poseer dos licencias o títulos aeronáuticos, otorgados por organismo debidamente reconocido.

Artículo 17.- El Director General de Aviación Civil será ejecutor de las resoluciones del Consejo Técnico de Aviación Civil, teniendo las atribuciones que le asigne esta ley y sus reglamentos. Tomará parte en las sesiones del Consejo, sin derecho voto.

Artículo 18.- (*). Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil.

I. Velar por el cumplimiento estricto de esta ley, sus reglamentos, los tratados, los convenios o las convenciones internacionales sobre aviación civil que el Estado suscriba y ratifique constitucionalmente; así como la actualización y revisión de los reglamentos de aviación civil promulgados conforme a las normas y recomendaciones internacionales dictadas regularmente por la

Organización de Aviación Civil Internacional. (*)

II. Otorgar, refrendar, revalidar, convalidar, suspender temporalmente o cancelar licencias y certificados de aptitud de personal técnico aeronáutico y llevar el registro correspondiente de tales licencias y certificados.

III. Llevar los registros nacionales de aeronavegabilidad de las aeronaves y otorgar las copias y los certificados legales correspondientes. (*)

IV. Otorgar, refrendar, revalidar, suspender y cancelar matrículas y certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves nacionales; así como otorgar, suspender, revocar o cancelar, total o parcialmente, los certificados operativos o certificados de operador aéreo (COA). (*)

V. Supervisar la construcción de aeródromos y aeropuertos sean públicos o particulares, fijando sus condiciones técnicas de funcionamiento.

VI. Fiscalizar los aeródromos y aeropuertos nacionales o particulares y administrar mediante la acción del organismo correspondiente, aquellos.

VII. Autorizar las construcciones, instalaciones y plantaciones en las zonas de servidumbre aeronáutica.

VIII. Otorgar permisos para vuelos en tránsito o vuelos especiales de aeronaves civiles extranjeras que ingresen al territorio nacional o vuelen dentro de él.

Las aeronaves civiles nacionales o extranjeras que ingresen al territorio nacional deben aterrizar en un aeropuerto internacional y cumplir con lo que disponen los artículos 69 y 179 de esta ley.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

IX. Autorizar vuelos de aeronaves civiles costarricenses al extranjero y su reingreso al país.

X. Autorizar las construcciones de hangares, talleres, oficinas o instalaciones dentro de los aeródromos y aeropuertos, fijando sus condiciones de acuerdo con los planos reguladores y las disposiciones reglamentarias respectivas.

XI. Fomentar el desarrollo de la aviación civil, facilitar el establecimiento de clubes aéreos, servicios aeronáuticos, talleres de mantenimiento y supervisar las actividades técnicas de las mismas.

XII. Fiscalizar los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos civiles de enseñanza aeronáutica.

XIII. Fomentar y apoyar el adiestramiento y la capacitación de técnicos costarricenses en todas las ramas de la aeronáutica.

Con este fin otorgar becas de adiestramiento y se propondrán candidatos idóneos al Poder Ejecutivo, para el aprovechamiento de becas ofrecidas por organismos internacionales o por gobiernos extranjeros, para el mejor adiestramiento del personal técnico aeronáutico (Así reformado por ley No. 6021 de 15 de diciembre de 1976).

XIV. Supervisar e inspeccionar las operaciones aeronáuticas por medio de sus inspectores, quienes ejercerán la potestad plena de examinar y calificar la documentación, disponer la inspección y prueba de aeronaves civiles, motores, hélices e instrumentos, también instalaciones y servicios aeronáuticos. (*)

XV. Investigar los accidentes aéreos que ocurran en el país, aplicando las sanciones administrativas, e informar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con el fin de establecer sus causas.

XVI. Resolver sobre los permisos que se soliciten, para llevar a cabo trabajos aéreos de acuerdo con los reglamentos establecidos.

XVII. Velar por la seguridad de la navegación aérea y de transporte aéreo, para lo cual prescribirá y revisará periódicamente:

a) Regulaciones de tránsito aéreo periódicamente:

1) Navegación aérea.

2) Identificación de las aeronaves civiles.

3) Régimen de vuelo de las aeronaves, incluyendo las altitudes de vuelos y cruzamientos, mínimos meteorológicos, reglas para vuelo visual e instrumentos y todo lo relacionado con el control del tránsito aéreo dentro del territorio nacional.

b) Requisitos relativos al otorgamiento, revalidación, convalidación, suspensión o cancelación de licencias al personal técnico aeronáutico, así como lo concerniente al máximo de horas o períodos de trabajo de los aeronautas.

c) Disposiciones reglamentarias y normas mínimas que rijan en relación con:

1) Empleo de materiales, uso de mano de obra, inspección, reparación, servicio, mantenimiento, funcionamiento de aeronaves, motores, hélices, turbinas y partes o piezas vitales.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

2) Equipo y facilidades que se necesiten para lo indicado en el inciso anterior.

3) Término y sistema para hacer las tareas de inspección, mantenimiento y reparación.

d) Normas y procedimientos aplicables al tránsito de aeronaves, en rutas aéreas, aeropuertos y aeródromos del país.

e) Normas y procedimientos aplicables a los servicios auxiliares de la navegación aérea comprendiendo telecomunicaciones, radionavegación, meteorología aeronáutica, señalamiento de rutas y aeródromos, aerovías, así como los trabajos de búsqueda y salvamento.

(El inciso III del presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

(Los incisos I, IV y XIV del presente artículo han sido reformados mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 19.- La Dirección General de Aviación Civil someter a la consideración del Consejo Técnico de Aviación Civil para su posterior promulgación, por medio de decreto ejecutivo, reglamentación pertinente a las siguientes materias:

I. Construcción, mantenimiento, funcionamiento de aeródromos, aeropuertos y edificaciones que se hagan en ellos o en las zonas de acercamiento.

II. Requisitos relativos a las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles costarricenses.

III. Normas de funcionamiento y aeronavegabilidad de las aeronaves civiles costarricenses.

IV. Requisitos y procedimientos para la autorización, renovación, revalidación, convalidación, suspensión temporal o cancelación de licencias para pilotos y demás personal técnico aeronáutico que, de acuerdo con esta ley o sus reglamentos, requiere licencias para ejercer sus funciones.

V. Zonas y condiciones dentro de las cuales podrán aterrizar las aeronaves que realicen vuelos internacionales o locales, tomando en cuenta lo que al efecto señala la Organización de Aviación Civil Internacional.

VI. Requisitos de carácter técnico que deben reunir las empresas de transporte aéreo.

VII. Requisitos de entrada y salida de aeronaves por los aeropuertos internacionales del país.

VIII. Requisitos conforme a los cuales deberán prestarse los servicios de aviación agrícola, particular y trabajos aéreos.

IX. Cualesquiera otros requisitos que se relacionen con el régimen técnico administrativo no comprendido en artículos anteriores.

Artículo 20.- (*) La Dirección General de Aviación Civil estará dotada del personal técnico-administrativo que sea necesario para su buen funcionamiento, a juicio del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Este personal será nombrado por su experiencia y conocimientos en

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

aviación civil y en las áreas afines a la competencia de este órgano y la idoneidad para el cargo, conforme al Estatuto de Servicio Civil, además, estará sujeto a un régimen especial de salarios que la Dirección del Servicio Civil aprobará una vez considerada la especialidad de la materia, lo dispuesto por el mencionado Estatuto así como las recomendaciones y los manuales emitidos por el Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI) y otros organismos internacionales.

El Consejo Técnico de Aviación Civil podrá contratar los estudios y servicios técnicos y profesionales y los asesores ocasionales que requiera para el desempeño adecuado tanto de sus funciones como las de la Dirección, siempre y cuando demuestre que, dentro de la planilla, no existe el personal especializado para desempeñar los trabajos que se pretenden contratar. Para ello, aplicará los principios y procedimientos de la Ley de Contratación Administrativa, No. 7494, de 2 de mayo de 1995, y su Reglamento.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8038 de 12 de octubre del 2000. Alcance No. 67-A a LG# 198 de 17 de octubre del 2000.*

Artículo 21.- (*) Ninguna persona que sea socio de empresas de aviación, o que tenga con ellas algún vínculo, interés o dependencia, podrá ser funcionario o empleado de la Dirección General de Aviación Civil, excepto cuando se trate de asesores temporalmente contratados para trabajos técnicos, para los

cuales no cuente la Dirección con personal capacitado.

() La constitucionalidad del presente artículo ha sido cuestionada mediante Acción No. 5459-95. BJ# 202 de 22 de octubre de 1996.*

Título Segundo

De la Circulación Aérea

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 22.- El espacio aéreo situado sobre el territorio de la República de Costa Rica, esta sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de esta ley el territorio comprende las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, o fideicomiso de la República. Los aviones militares extranjeros no podrán volar en el espacio aéreo nacional, sin el permiso correspondiente.

Artículo 23.- El despegue, la circulación y aterrizaje de aeronaves civiles es libre en el territorio nacional, en cuanto no fueren limitados por esta ley o sus reglamentos.

Artículo 24.- En caso de guerra o conmoción interior, o caso de evidente necesidad pública, la circulación aérea estará sujeta a lo que dispone la Constitución Política y las leyes.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

Artículo 25.- (*) Para efectos de inspección, supervisión y control de la circulación aérea, la Dirección General de Aviación Civil por medio de sus inspectores podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, el aterrizaje o el estacionamiento, asimismo podrá inspeccionar las instalaciones y los servicios aeronáuticos adoptando las medidas necesarias para preservar la seguridad operacional y regularidad de la navegación aérea.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 26.- Para las aeronaves del Estado, rigen todas las normas de la presente ley y sus reglamentos, sin embargo, cuando se trate de asuntos relacionados con la seguridad nacional, pueden apartarse de estos preceptos, comunicándolo a quien corresponda para la debida coordinación.

Artículo 27.- Estarán sometidos a las leyes del país y serán juzgados por sus tribunales.

I. Los hechos ocurridos, los actos realizados, las faltas o delitos cometidos a bordo de una aeronave civil costarricense ya sea sobre el territorio costarricense, sobre alta mar o donde ningún Estado ejerza soberanía.

II. Los hechos ocurridos, los actos realizados, las faltas o delitos cometidos a bordo de una aeronave civil costarricense durante el vuelo sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos en que se hubiere

lesionado el interés legítimo del Estado subyacente o de personas domiciliadas en el, o cuando la aeronave realice en dicho territorio el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.

Artículo 28.- Los hechos ocurridos, los actos realizados, las contravenciones o delitos cometidos a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio costarricense, estarán sometidos a las leyes de Costa Rica y a la competencia de sus tribunales solo en caso de:

I. Infracción a las leyes de seguridad pública o fiscales.

II. Infracción de leyes o reglamentos de circulación aérea.

III. Cuando comprometan la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en el, o cuando la aeronave realice en territorio costarricense el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito, si no mediar en este último caso pedido de extradición. Si se pidiera la extradición, se procederá de acuerdo con la ley y tratados vigentes en la materia.

Artículo 29.- Los nacimientos, defunciones, testamentos y matrimonios que se realicen a bordo de una aeronave civil costarricense, serán registrados por el comandante de la aeronave o por quien desempeñe sus funciones, extendiendo acta en el libro de a bordo correspondiente.

En la primera localidad en que la aeronave aterrice, el Comandante entregará copia del acta a la autoridad competente para los

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

efectos legales, si dicha localidad forma parte del territorio costarricense; al Cónsul costarricense en caso contrario; y a falta de esta remitir la copia del acta a la autoridad competente bajo correcto certificado

II. Los gravámenes o las restricciones que pesen sobre las aeronaves o que se decreten sobre ellas.

III. Los contratos de arrendamiento o fletamento de aeronaves de matrícula nacional, previo cumplimiento de los requisitos reglamentarios.

CAPÍTULO II

Del Registro Aeronáutico Costarricense

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

Artículo 30.- (*) El Registro Aeronáutico Costarricense constará de dos secciones:

Artículo 32.- (*) En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

I. Registro Aeronáutico Administrativo, a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

I. Los comprobantes de aeronavegabilidad. (*)

II. Registro Nacional de Aeronaves, a cargo del Registro Público de la Propiedad Mueble.

II. Los certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, las autorizaciones para ejercer servicios de transporte aéreo no regular; los permisos de vuelo transitorios, sus cancelaciones o modificaciones. Los certificados de explotación para aviación agrícola, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento de aeronaves o de piezas o partes para las mismas.

Los títulos inscribibles no perjudicarán a terceros sino desde la fecha de su presentación en el Diario del Registro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 455 del Código Civil, Ley N.º 63, de 28 de setiembre de 1887, y sus reformas.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

III. Las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de capacidad otorgados al personal.

Artículo 31.- (*) En el Registro Nacional de Aeronaves se inscribirán:

IV. Las escrituras de constitución de las empresas costarricenses y extranjeras de transporte aéreo, así como los poderes de sus representantes legales, el nombre, domicilio, nacionalidad de los directores, apoderados y gerentes de dichas empresas.

I. Los documentos en que se constituyan, modifiquen, declaren o extingan derechos reales sobre la propiedad de una aeronave.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

CAPÍTULO III

De las Aeronaves

SECCIÓN I

Clasificación

V. Los demás documentos de trascendencia administrativa que señalen esta ley o sus reglamentos.

VI.- Los contratos de arrendamiento de aeronaves de matrícula extranjera.(*)

VII.- Los contratos de seguros constituidos sobre aeronaves.(*)

() Los incisos VI y VII del presente artículo han sido adicionados mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

() El inciso I del presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

Artículo 33.- (*) La organización y el funcionamiento del Registro Nacional de Aeronaves y del Registro Aeronáutico Administrativo serán determinados vía reglamentaria por cada una de las dependencias responsables. El monto de los aranceles registrales, cobrados por el Registro Nacional de Aeronaves y el Registro Aeronáutico Administrativo, atenderá lo dispuesto en la Ley de aranceles del Registro Público, N.º 4564, de 29 de abril de 1970, y sus reformas.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

Artículo 34.- Las aeronaves costarricenses se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles.

Son aeronaves del Estado las destinadas al servicio del Poder Público, como las militares, de policía y aduana. Todas las demás son aeronaves civiles.

Artículo 35.- Las aeronaves civiles destinadas permanente o transitoriamente al servicio del Poder Público, se consideraran aeronaves del Estado.

Artículo 36.- Las aeronaves civiles se clasifican en aeronaves de servicio comercial y aeronaves de servicio particular o privado.

Son aeronaves de servicio comercial:

- a) Las destinadas a transporte remunerado.
- b) Las destinadas a servicios agrícolas.
- c) Las destinadas a la enseñanza de pilotaje.
- d) Las destinadas a cualquier otra actividad lucrativa.

Todas las demás aeronaves civiles se consideran de servicio particular o privado.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

SECCIÓN II

De la Nacionalidad y Matrícula

Artículo 37.- (*) Las aeronaves civiles, debidamente inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves, tienen la nacionalidad costarricense.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

Artículo 38.- Todas las aeronaves civiles registradas en Costa Rica llevarán marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula, en la forma que señale el reglamento respectivo. Las aeronaves civiles costarricenses tendrán como marcas de nacionalidad, las letras TI. La marca de matrícula estará constituida por un grupo de números o letras, agregados a la marca de nacionalidad, los cuales serán asignados por la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con las disposiciones reglamentarias correspondientes.

Artículo 39.- Para adquirir, modificar, cancelar la nacionalidad o la matrícula de una aeronave civil costarricense, se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley y sus reglamentos.

Artículo 40.- (*) Matriculada la aeronave e inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves, se considerará cancelada toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los efectos jurídicos en relación con las obligaciones del propietario.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

Artículo 41.- (*) Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir la nacionalidad y matrícula costarricenses, previa cancelación del registro extranjero. Sin embargo, cuando el propietario de una aeronave extranjera la importe legalmente y solicite su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, podrá obtener un permiso provisional de operación de treinta días, prorrogables hasta un máximo de noventa días, a efecto de que cumpla y demuestre haber llenado los requisitos de cancelación de matrícula en el país de origen de la aeronave. (*)

A las aeronaves arrendadas por empresas costarricenses que cuenten con un certificado de explotación de servicios aéreos, se les podrá asignar también matrícula y las respectivas marcas distintivas de la nacionalidad costarricense, previa cancelación del registro extranjero, cuando la empresa costarricense asuma el carácter de explotador para prestar servicios aéreos locales o internacionales. Esta inscripción se mantendrá vigente durante el plazo aprobado por la Dirección General de Aviación Civil para el contrato de arrendamiento y deberá contar con la aprobación expresa del propietario de la aeronave. Esta inscripción no implicará transferencia de la propiedad de la aeronave.

() El primer párrafo del presente artículo ha sido reformado mediante*

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL No. 5150

Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

Artículo 42.- (*) La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves podrá ser solicitada por su propietario. (*)

Solo las personas naturales o jurídicas que cuenten con un certificado de explotación de servicios aéreos podrán inscribir, en el Registro Nacional de Aeronaves, aeronaves destinadas a servicios de transporte público o a trabajos aéreos por remuneración. (*)

Las aeronaves de servicio privado, destinadas exclusivamente a fines particulares de su propietario, podrán ser inscritas también por extranjeros con residencia legal en el país.

() El primer y segundo párrafo del presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

Artículo 43.- Las aeronaves civiles matriculadas en Costa Rica, perderán la nacionalidad por cancelación de su inscripción en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Artículo 44.- (*) La inscripción y matrícula de una aeronave civil costarricense podrá cancelarse:

I.- A solicitud escrita del propietario de la aeronave, siempre que esta no estuviere gravada. En caso contrario, para llevar a efecto esta cancelación, se necesitara también el consentimiento escrito del dueño del gravamen.

II. Cuando el dueño de la aeronave dejare de tener los requisitos necesarios para ser propietario de la misma.

III.- Por destrucción o pérdida de la aeronave, legalmente comprobada.

IV.- Por abandono de la aeronave, durante un termino de tres meses, cuando fuere así declarado por la autoridad competente.

V.- Por orden de autoridad competente.

VI.- Por violación injustificada del párrafo segundo del inciso VIII del artículo 13 de esta ley (Así adicionado por ley No. 6021 de 15 de diciembre de 1976).

VII. Por vencimiento del contrato de arrendamiento o por cancelación de la inscripción del contrato de arrendamiento, por parte de la Dirección General de Aviación Civil.

(*)

() El literal VII. del presente artículo ha sido adicionado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

SECCIÓN III

De la Aeronavegabilidad

Artículo 45.- Toda aeronave civil que vuele sobre territorio costarricense, deberá estar provista de su certificado de

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

aeronavegabilidad vigente o documento equivalente.

Artículo 46.- Es función privativa de la Dirección General de Aviación Civil el otorgamiento, revalidación, suspensión o cancelación de los certificados de aeronavegabilidad y documentos equivalentes, a las aeronaves civiles de nacionalidad costarricense.

Artículo 47.- Los certificados de aeronavegabilidad otorgados en país extranjero podrán ser reconocidos o convalidados en Costa Rica de acuerdo con los tratados vigentes y en su defecto, con las normas internacionales aprobadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 48.- El Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes reglamentará a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, la forma y contenido del certificado de aeronavegabilidad, en las aeronaves de las distintas clasificaciones, así como los motivos o causas determinantes de la suspensión o cancelación de dicho certificado.

SECCION IV

De las Operaciones

Artículo 49.- Las aeronaves deben operarse dentro de las limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad y documentos relacionados al respecto.

Artículo 50.- Las aeronaves civiles no podrán utilizarse para otra

finalidad que no sea aquella para la cuales se les ha expedido el certificado de aeronavegabilidad u autorización correspondiente.

Artículo 51.- Las empresas que utilicen aeronaves con fines comerciales están obligadas a someter, a estudio y aprobación de la Dirección General de Aviación Civil, su manual de operaciones de vuelo, tal y como lo señala el reglamento respectivo.

Artículo 52.- Las empresas de transporte aéreo y los propietarios de aeronaves privadas deberán conservar los libros relacionados con las operaciones de sus aeronaves a disposición de la Dirección General de Aviación Civil, durante el tiempo que señale el correspondiente reglamento.

Artículo 53.- El equipo radioeléctrico necesario para cada clase de operación y tipo de aeronave se determinará por medio del reglamento respectivo.

Artículo 54.- Se prohíbe el transporte aéreo internacional de todos los artículos que, según los tratados y convenios vigentes o de acuerdo con las leyes nacionales, no sean de libre tráfico.

Artículo 55.- En aeronaves de transporte público no podrán viajar personas bajo los efectos de licor intoxicante o de estupefacientes; se exceptúa de esta disposición a los enfermos bajo control médico y en caso de emergencia muy calificada.

El transporte de cadáveres y enfermos contagiosos o mentales

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

solo podrá efectuarse ajustándose a la reglamentación respectiva.

de los reglamentos y demás derivaciones de esta ley.

Artículo 56.- Se prohíbe transportar en aeronaves civiles armas y municiones de guerra, explosivos y materiales inflamables, excepto mediante permiso otorgado por la autoridad competente y de acuerdo con el reglamento respectivo.

Artículo 60.- Es deber de los inspectores y mecánicos licenciados notificar al dueño de una aeronave todo defecto que encuentren en la misma, sus motores o utensilios, cuando aquel constituya causa de inseguridad.

Artículo 57.- Se prohíbe el transporte de carga en la cabina de pasajeros de una aeronave cuando no se hagan, en dicha cabina, las adaptaciones debidas, a juicio de la Dirección General de Aviación Civil, para evitar peligros o molestias de cualquier naturaleza a los pasajeros, siempre y en concordancia con el reglamento respectivo.

La aeronave objeto del reporte, no podrá ser volada hasta que el daño se haya reparado satisfactoriamente.

SECCIÓN VI

Del Personal Aeronáutico

Artículo 58.- En caso de guerra o conmoción interior, el Estado podrá requisar, suspendidas las garantías, las aeronaves de matrícula costarricense.

Artículo 61.- El personal aeronáutico estará constituido por los miembros del personal de vuelo y el personal de tierra que desempeñen funciones esenciales para la navegación aérea.

Artículo 62.- Los miembros del personal técnico aeronáutico costarricense deberán contar con licencias y certificados de aptitud, expedidos por la Dirección General de Aviación Civil.

SECCIÓN V

Del Mantenimiento de la Aeronave

Artículo 59.- Las compañías de aerotransporte y demás entidades y personas que operen equipo de aviación en actividades civiles, deberán efectuar la inspección, mantenimiento y reparación de su equipo, de acuerdo con los reglamentos aéreos y las disposiciones de la Dirección General de Aviación Civil dadas en concordancia con esta ley. Las personas que se ocupen de operar, mantener, inspeccionar y reparar equipo de Aviación Civil, deberán cumplir con los requisitos pertinentes

Artículo 63.- La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave. Son miembros de la tripulación el comandante de la aeronave o piloto al mando de ella, los pilotos, copilotos, navegantes, mecánicos, radioperadores, aromosos y auxiliares de a bordo.

Artículo 64.- El personal de vuelo comprende todos aquellos miembros de la tripulación que prestan

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

servicios especiales para el funcionamiento de la aeronave.

Artículo 65.- Los armosos y auxiliares de a bordo son los tripulantes que atienden, no a la marcha del vuelo mismo, sino a los pasajeros, demás tripulantes, carga o equipaje.

Artículo 66.- El personal de tierra comprende a los técnicos que se ocupan del mantenimiento y operación de las aeronaves.

Artículo 67.- El Poder Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Obras Publicas y Transportes, y a propuesta del Consejo Técnico de Aviación Civil, reglamentara:

- I. Las categorías de pilotos.
- II. Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud.
- III. Las condiciones generales para el otorgamiento de las licencias a los miembros del personal de vuelo y del de tierra.
- IV. Los requisitos generales de edad, nacionalidad y conducta requeridos para obtener licencias aeronáuticas.
- V. Las condiciones de capacidad, experiencia, aptitud física, pericia y exámenes necesarios para obtener tales licencias.
- VI. La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, suspensión temporal y cancelación de las licencias aeronáuticas.

Artículo 68.-(*) En las empresas nacionales, solo personal técnico costarricense podrá ejercer las actividades aeronáuticas remuneradas.

El noventa y cinco por ciento del personal de tierra de las compañías extranjeras internacionales estacionado en el país debe ser costarricense. No se podrá dar a empleados extranjeros de esas compañías prerrogativas o posiciones que se les niegue a los nacionales de igual preparación; así que, cualquier ventaja económica o de otra índole que sea otorgada a empleados extranjeros en su contrato de trabajo, quedara automáticamente otorgada a los empleados nacionales que desempeñen o que estén capacitados para desempeñar, las mismas posiciones que aquellos.

() El presente artículo ha sido declarado inconstitucional mediante Voto No. 1059-95 de las 17,15 horas de 22 de febrero de 1995. BJ# 65, 31 de marzo de 1995. 65*

Artículo 69.- Toda aeronave destinada a un servicio de transporte publico estará bajo el mando de un comandante nombrado por la empresa explotadora dentro del personal de vuelo.

Artículo 70.- El comandante es responsable de la dirección, cuidado, orden y seguridad de la aeronave, tripulación, pasajeros, equipaje, la carga y correo transportados. Esta responsabilidad comienza tan pronto se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo y cesa al final de este, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente toma a su cargo la aeronave, pasajeros, carga, equipaje y correo.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL No. 5150

Artículo 71.- Corresponde al comandante de la aeronave: en perfectas condiciones de funcionamiento.

a) Impartir las órdenes o instrucciones para el gobierno y dirección de la aeronave.

b) Mantener el orden en la aeronave e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas o rehúsen u omitan prestar el servicio que les corresponde.

c) Arrestar a los que cometieren delito, levantando la información del hecho y entregar a los delincuentes a la autoridad competente en el lugar de aterrizaje más próximo.

d) Suspender en sus funciones, por falta grave, a un tripulante.

e) Levantar actas de nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo, inscribiéndolos en el libro de a bordo correspondiente.

f) Adoptar las previsiones indispensables para mantener a la aeronave durante el viaje en buenas condiciones, debidamente aprovisionada y adoptar las medidas necesarias de seguridad en caso de aterrizar en o fuera de los aeródromos de su ruta.

g) Hacer echazón para salvar la aeronave de un riesgo inminente.

h) Variar la ruta en caso de fuerza mayor.

Artículo 72.- Es obligación del comandante de la aeronave.

a) Constatar que la aeronave y su tripulación tengan los documentos y libros exigidos por leyes y reglamentos.

b) Cerciorarse de que la aeronave y sus diversos equipos hayan sido convenientemente revisados y estén

c) Estar en posesión de los informes meteorológicos de su ruta, no debiendo emprender el viaje si no tiene previsión satisfactoria por lo menos hasta el primer punto de aterrizaje previsto.

d) Supervigilar la distribución de la estiba de a bordo e impedir que sobrepase el peso autorizado.

e) Rechazar la mercadería cuyo transporte este prohibido o aquella que este visiblemente en malas condiciones, que constituya peligro para la aeronave o molestia grave para los pasajeros y tripulantes.

f) Impedir el embarque de personas en condiciones físicas o síquicas anormales que puedan perjudicar el orden o la seguridad del viaje.

CAPÍTULO IV

Del Tránsito Aéreo

Artículo 73.- (*) Todo piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio nacional deberá conocer las regulaciones que rigen la navegación aérea en Costa Rica, así como la situación y disposiciones referentes a zonas prohibidas o restringidas.

() La constitucionalidad del presente artículo está siendo cuestionada mediante acción de inconstitucionalidad No. 4700-94, publicada en el Boletín Judicial No. 195 de 14 de octubre de 1994. Ver detalles en la sección de Acciones de Inconstitucionalidad.*

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

Artículo 74.- Toda aeronave nacional o extranjera que realice un vuelo procedente del exterior, deberá aterrizar en un aeropuerto de servicio internacional debidamente autorizado por el Gobierno de Costa Rica, que cuente con Migración, Aduana y Sanidad para el despacho e inspección de la aeronave, su tripulación, pasajeros, equipaje y carga; asimismo, solamente de un aeropuerto que reúna las condiciones indicadas podrá despegar una aeronave con destino al exterior.

Artículo 75.- Toda aeronave civil que efectúe vuelos sobre territorio costarricense debe estar provista de los siguientes documentos y certificados vigentes:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de aeronavegabilidad.
- c) Las licencias correspondiente al personal de vuelo.
- d) Libros de a bordo.
- e) Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino.
- f) Si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma.
- g) Cuando se trate de una aeronave privada no se exigirán los incisos e) y f).

Artículo 76.- Los propietarios de aeronaves que deseen llevarlas al extranjero, sea temporalmente o con fines de exportación, deberán obtener permiso de la Dirección General de Aviación Civil, una vez llenados los trámites legales.

Artículo 77.- Cualquier aeronave extranjera cuyo propietario y operador desee volar en tránsito

sobre el territorio costarricense y hacer escala sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correspondencia, deberá:

a) Dar aviso previo y oportuno a la Dirección General de Aviación Civil, ya sea directamente o por conducto de las autoridades diplomáticas o consulares costarricenses acreditadas en el extranjero.

b) Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, equipo y accesorios de seguridad, licencias de personal de vuelo y demás documentos pertinentes.

c) Cumplir con las disposiciones legales de la República sobre requisitos de aduana, migración, sanidad y otros aplicables a la entrada y salida de aeronaves, pasajeros, mercancías y animales vivos, por los aeropuertos internacionales del país.

Artículo 78.- Queda prohibido volar sobre zonas que hayan sido declaradas prohibidas por el Gobierno de Costa Rica.

Artículo 79.- La Dirección General de Aviación Civil, podrá exigir, por razones de seguridad del vuelo, que las aeronaves extranjeras que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuentan con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para la realización de dichos vuelos.

Artículo 80.- El comandante de una aeronave que vuele sobre territorio costarricense, esta obligado a

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

aterrizar en el, cuando se lo ordene la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 81.- El comandante de una aeronave que vuele sobre zonas prohibidas, deberá, en cuanto lo advierta, aterrizar en el aeródromo mas próximo a la zona prohibida y justificar ante la Dirección General de Aviación Civil los motivos de su proceder.

Artículo 82.- Si por causa de emergencia, una aeronave en vuelo internacional se ve precisada a aterrizar en un aeródromo que no tenga carácter internacional, deberá dar aviso inmediato a las autoridades del lugar, o en su defecto, a la autoridad mas cercana con el fin de que esta dicte las providencias necesarias para evitar que la aeronave sea descargada sin llenar los requisitos de ley. Los gastos extraordinarios que con este motivo se ocasionen, correrán por cuenta del propietario u operador de la aeronave.

Artículo 83.- La Dirección General de Aviación Civil hará saber a los interesados por los medios usuales, las zonas o regiones sobre las cuales esta prohibido restringido el vuelo de aeronaves.

Artículo 84.- Los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras de turismo que deseen visitar a Costa Rica, deberán dar aviso de su llegada a la Dirección General de Aviación Civil, suministrando la información que esta requiera.

Artículo 85.- A los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines turísticos, la Dirección General de Aviación Civil les concederá un permiso especial de operación de sus aeronaves, por el termino que el funcionario competente de migración haya autorizado su permanencia en el país.

Artículo 86.- Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre las ciudades o centros de población. Las operaciones aéreas que se realicen sobre zonas pobladas estarán sujetas a las condiciones que impongan los reglamentos respectivos.

Artículo 87.- Las operaciones por parte de aeronaves no comprendidas dentro de la definición de civiles, en las aerovías nacionales, en zonas o áreas de control, control de Área Terminal, aeropuertos o aeródromos, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta ley o sus reglamentos.

CAPÍTULO V

De los Aeropuertos

SECCIÓN I

De los Aeródromos

Artículo 88.- Todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil. Los aeropuertos internacionales funcionaran y serán

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL No. 5150

administrados de conformidad con el reglamento interno que al efecto se expida.

Artículo 89.- Los aeródromos y aeropuertos civiles se clasifican en nacionales, municipales y particulares, de acuerdo con el régimen jurídico de propiedad a que estén sujetos.

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

Artículo 90.- Todos los aeródromos civiles del país a excepción de los particulares, están abiertos al servicio público, de acuerdo con las especificaciones de cada tipo y con base en tarifas fijadas y aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación civil.

Artículo 91.- Para construir y operar aeródromos en el país se requerirá autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

La Dirección General de Aviación Civil supervisará los trabajos de construcción y velará porque se cumplan las disposiciones del Reglamento de construcción, mantenimiento y funcionamiento de aeródromos.

El Consejo Técnico de Aviación Civil no autorizará la construcción de un aeródromo particular si este fuere a estar enclavado dentro de propiedad o propiedades privadas y no se han previsto los caminos necesarios para el fácil acceso de autoridades civiles y funcionarios públicos para el cumplimiento de las funciones que les están encomendadas.

Ningún aeródromo particular podrá tener una pista de aterrizaje mayor de 1.000 metros. La infracción de este requisito dará lugar a la revocación del permiso concedido para su construcción (Así reformado por ley No. 6021 de 15 de diciembre de 1976).

Artículo 92.- Podrán ser declarados de utilidad pública y sujetos a expropiación:

a) Los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares.

b) Los terrenos necesarios para la construcción o ensanchamiento de un aeródromo o aeropuerto, o para el establecimiento de, o protección de instalaciones auxiliares.

c) Cualquier derecho establecido en un aeródromo o aeropuerto ya existente o en terrenos que sean necesarios para construirlo o ensancharlo.

Artículo 93.- Para que un aeropuerto tenga carácter internacional, deberá ser declarado como tal por el Poder Ejecutivo y ser habilitado para los servicios internacionales correspondientes, propios de esta clase de aeropuertos, de acuerdo con las normas internacionales conocidas.

Artículo 94.- En los aeródromos y aeropuertos civiles la autoridad superior en 10 que concierne al régimen interno respectivo, será ejercida por el Consejo Técnico de Aviación Civil y su administración estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

En los aeropuertos internacionales, la Dirección General de Aviación

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

Civil coordinará las actividades administrativas de las autoridades de migración, aduana, sanidad y de policía, las cuales estarán subordinadas al despacho correspondiente y ejercerán sus atribuciones independientemente.

El Consejo Técnico de Aviación Civil podrá otorgar en ellos concesiones para la explotación de los servicios que estime convenientes, conforme a tarifas, renta o derechos que al efecto indique el respectivo reglamento y mediante el trámite regular de licitación pública en los casos que no lo fueran por Certificado de Explotación.

CAPÍTULO VI

De las Operaciones

Artículo 95.- Los propietarios de aeródromos particulares están obligados:

- a) A permitir el uso gratuito a las aeronaves del Estado; y
- b) Impedir su uso cuando ello implique violación de esta ley y sus reglamentos.

El incumplimiento de alguna de las obligaciones anteriormente mencionadas, dará lugar a la suspensión, revocación o cancelación del permiso para el funcionamiento del aeródromo particular (Así reformado por ley No. 6021 de 15 de diciembre de 1976).

Artículo 96.- Las construcciones e instalaciones de los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos y aeropuertos, dentro de las zonas de protección y seguridad

de estos, estarán sujetas a las restricciones que señalen los reglamentos respectivos y a la que con fines de seguridad dicte la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 97.- La construcción de toda clase de obras de instalación en los aeródromos civiles se someterá, en cada caso, a la aprobación y autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 98.-

La construcción de toda clase de obras que pueda interferir con el correcto funcionamiento de cualquier facilidad de Radionavegación, queda sujeta a la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil quien coordinara lo pertinente, con la autoridad que corresponda.

Artículo 99.- El Poder Ejecutivo, en caso de guerra o emergencia nacional, previos los trámites legales, podrá cancelar o restringir la operación de cualquier aeródromo.

TÍTULO TERCERO

De los Servicios Aéreos

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 100.- Los servicios aéreos se clasifican en:

- a) Servicios aéreos de transporte público.
- b) Aviación agrícola.
- c) Aviación particular.
- d) Vuelos especiales.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL
No. 5150

CAPÍTULO II

De la Aviación Agrícola

Artículo 101.- Los servicios aéreos de transporte público se subdividen en:

- a) Transporte aéreo nacional.
 - b) Transporte aéreo internacional.
- Ambas clases de servicios pueden ser regulares o no regulares.

Artículo 102.- El servicio aéreo de transporte regular es una serie de vuelos que:

- a) Se realizan en aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o cosas, por remuneración, de manera tal que el público tiene accesibilidad permanente 9 ellos.
- b) Se llevan a cabo con el objeto de servir de tráfico de personas y cosas entre dos o más puntos, que son siempre los mismos, ajustándose a un horario de vuelos publicado, mediante operaciones tan regulares, o frecuentes, que pueden constituir y reconocerse como serie sistemática.

Artículo 103.- Los servicios aéreos no regulares son aquellos no comprendidos en los horarios de vuelo de las líneas de aerotransporte, y su clasificación será la que señale el reglamento respectivo.

Artículo 104.- Los fletes y las tarifas para la prestación de los servicios aéreos de transporte no regular serán fijados por la empresa y aprobados previamente por el Consejo Técnico de Aviación Civil, conjuntamente con las tarifas para los servicios aéreos regulares.

Artículo 105.- Se considera aviación agrícola aquella rama de la aeronáutica organizada, equipada y adiestrada para proteger y fomentar el desarrollo de la agricultura en cualquiera de sus aspectos, con las finalidades específicas siguientes:

- a) Preparación de tierras mediante el uso de fertilizantes y mejoradores.
- b) Labores de siembra.
- c) Combate de plagas agrícolas.
- f) Cualesquiera otras aplicaciones científicas de la aviación con fines agrícolas que sean aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 106.- La autorización del equipo y personal de vuelo que participe en dichos servicios y operaciones, se llevara a cabo de conformidad con el reglamento que al efecto expida el Consejo Técnico de Aviación Civil, por medio del Ministerio de Obras Publicas y Transportes.

Artículo 107.- Toda persona física o jurídica que utilice aeronaves destinadas a la aviación agrícola responderá por los daños que cause a las personas o bienes de terceros en la superficie.

CAPÍTULO III

De la Aviación Particular

Artículo 108.- Se entiende como aviación particular o servicios aéreos privados, la que tiene como fin único y exclusivo, efectuar vuelos de

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

placer o de transporte dentro del territorio nacional - sin afán de lucro - para el dueño de la aeronave, sus allegados, empleados y sus pertenencias (Así reformado por ley No. 6021 de 15 de diciembre de 1976).

Artículo 109.- Todo servicio aéreo no comprendido o definido por esta ley deberá ser previamente autorizado por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 110.- Los propietarios y operadores de aeronaves del servicio aéreo particular deberán llenar todos los requisitos de seguridad que la presente ley y sus reglamentos establecen para los servicios aéreos de transporte público.

Artículo 111.- Los propietarios y operadores de aeronaves del servicio aéreo particular no podrán en ningún caso efectuar vuelos o servicios aéreos de transporte público. Sin embargo, las aeronaves del servicio aéreo particular podrán ser arrendadas a compañías aéreas con certificado de explotación, para ser operadas en el servicio aéreo de transporte público, previamente autorizadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 112.- Antes de iniciar sus operaciones, toda persona física o jurídica que haya sido autorizada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para realizar un servicio aéreo distinto, conforme a las estipulaciones del artículo 104 precedente, deberá garantizar, ante la Dirección General de Aviación

Civil, el pago de las responsabilidades en que pueda incurrir por daños causados a terceros en la superficie y a tripulantes, mediante los seguros correspondientes.

Artículo 113.- Los propietarios y operadores de aeronaves del servicio aéreo particular, conforme se define en el artículo 103, no necesitan autorización para circular; bastará que obtengan la matrícula respectiva, que tengan vigentes sus licencias, certificados de aeronavegabilidad y libros de a bordo; además, deberán cumplir con todas las disposiciones sobre seguridad de la navegación aérea contenidas en esta ley y sus reglamentos.

CAPÍTULO IV

Del Servicio de Vuelos Especiales

Artículo 114.- El Consejo Técnico de Aviación Civil otorgará certificado de explotación para el transporte remunerado de personas bajo el tipo o modalidad de vuelos espaciales, para operación dentro y fuera del país, siempre y cuando llene los requisitos de ley.

Artículo 115.- Ninguna compañía que cuente con certificado para vuelos especiales, podrá establecer itinerarios ni vender boletos al público, aunque si les está permitido hacer propaganda.

Artículo 116.- El reglamento del servicio de vuelos especiales se establecerá los requisitos que deben

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

llenar las compañías que soliciten el respectivo certificado de explotación.

b) Las fábricas y plantas armadoras de aeronaves, motores, accesorios y talleres de conservación aeronáutica.

CAPÍTULO V

De los Clubes Aéreos,

Escuelas de Aviación,

Fábricas y Talleres Aeronáuticos

Artículo 117.- Solo con autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil, podrán desarrollarse actividades aéreas civiles tendientes al adiestramiento de pilotos, a la preparación de personal aeronáutico de tierra, a la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves y equipo aéreo. Para atender dicha autorización se deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Cuando se trate de personas jurídicas, comprobar su constitución legal y personería del solicitante.
- b) Cuando se trate de escuelas o centros de adiestramiento de personal aeronáutico, demostrar que han sido cumplidos todos los requisitos que establece el reglamento respectivo.
- c) En todos los casos, probar la idoneidad y capacidad técnica a satisfacción del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 118.- Se consideran de utilidad pública:

- a) Las escuelas de aviación y los centros de investigación aeronáutica.

Artículo 119.- Para el establecimiento de fábricas y plantas armadoras de aeronaves, motores y accesorios o talleres de conservación aeronáutica, se necesitara autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil. Los empresarios quedarán obligados en todo caso, a regir sus actividades de acuerdo con las disposiciones reglamentarias y de seguridad que dicte el Poder Ejecutivo.

Artículo 120.- Las escuelas o centros de instrucción y adiestramiento aeronáutico civil podrán ser de carácter oficial o privado, y en ambos casos se regirán y funcionarán de acuerdo con las normas de esta ley o sus reglamentos.

Artículo 121.- El profesorado de las escuelas de aviación civil deberá ser autorizado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la forma que establezca el reglamento respectivo.

Artículo 122.- La Dirección General de Aviación Civil aceptara para la expedición de las autorizaciones a que se refiere el artículo anterior, los resultados de los exámenes presentados ante escuelas de aeronáutica debidamente reconocidas, reservándose el derecho de re examen cuando lo estime conveniente.

Artículo 123.- La autorización dada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a una escuela de aviación,

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

podrá ser cancelada en cualquier momento, si se llegare a comprobar irregularidades en la enseñanza o en la expedición de títulos sin responsabilidad alguna para el Estado.

Artículo 124.- Los clubes aéreos se organizarán de acuerdo con la Ley de Asociaciones Cívicas (Ley No. 218 de 8 de agosto de 1939).

Artículo 125.- No causara impuesto la importación de aviones, motores, equipos, aparatos, materiales, repuestos, combustibles, lubricantes destinados al uso de las aeronaves de los clubes aéreos, cuya personalidad haya sido reconocida por el Poder Ejecutivo.

Artículo 126.- El Consejo Técnico de Aviación Civil podrá solicitar, ante la autoridad respectiva, la cancelación del acuerdo que reconoce la personalidad jurídica a un club aéreo, si éste no da cumplimiento a las disposiciones reglamentarias vigentes.

CAPÍTULO VI

De los Servicios Auxiliares para la Navegación Aérea

Artículo 127.- Son servicios auxiliares de la navegación aérea los que garantizan su seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, el establecimiento de aerovías, las radiocomunicaciones aeronáuticas, las comunicaciones aeronáuticas, ya sean tráfico clase A o B, los informes meteorológicos, las facilidades de

radio navegación y los servicios de balizamiento diurno o nocturno.

Artículo 128.- Es atribución de la Dirección General de Aviación Civil el control de los servicios auxiliares de la navegación aérea. En el ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean convenientes para la mayor seguridad y eficiencia de los vuelos con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

Asimismo, cuando convenga al interés público, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá, por medio del Poder Ejecutivo, contratar directamente la prestación de dichos servicios con entidades técnicamente capacitadas, o bien otorgar permisos con el mismo fin a empresas costarricenses que para tal efecto no persigan fines de lucro. En uno y otro caso, el servicio deberá prestarse en beneficio de la navegación aérea en general y bajo la supervigilancia de las autoridades de aviación civil.

Artículo 129.- La Dirección General de Aviación Civil dictará las medidas que estime necesarias para establecer la red nacional de telecomunicaciones aeronáuticas y los servicios auxiliares de la navegación aérea, y vigilará que los propietarios u operadores de aeronaves civiles, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen esta ley o sus reglamentos.

Artículo 130.- La operación de los sistemas y equipos de radiocomunicaciones aeronáuticas que actualmente existen en el país así como la instalación y operación

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

de los que en el futuro se establezcan, estarán sujetas a lo prescrito por esta ley.

Los costarricenses que a la publicación de la presente ley, se encuentren trabajando en organismos internacionales en la prestación de los servicios auxiliares para la navegación aérea tendrán en caso de disolución o retiro por parte de Costa Rica de dichos organismos la prioridad para la continuidad de la prestación de los servicios mencionados en razón de su preparación técnica especializada.

CAPÍTULO VII

De los Incidentes y Accidentes

Artículo 131.- La Comisión Investigadora esta obligada a investigar los accidentes o incidentes de importancia que ocurran a aeronaves dentro del territorio nacional; concluida la investigación, dicha comisión determinara la causa probable del incidente o accidente, recomendando las medidas correctivas que correspondan.

Artículo 132.- Los propietarios, pilotos u operadores de aeronaves civiles darán parte inmediata a la Dirección General de Aviación Civil de los incidentes o accidentes que sufran sus aeronaves, de acuerdo con el reglamento correspondiente.

Artículo 133.- Las empresas de transporte aéreo tendrán la obligación de proporcionar a las personas interesadas que lo soliciten, los informes precisos que

tengan acerca de sus aeronaves accidentadas o perdidas.

Artículo 134.- Las autoridades civiles y militares mis próximas al lugar donde ocurriere un accidente aéreo, están en la obligación de destacar, en dicho lugar, brigadas de salvamento, a fin de proporcionar los primeros auxilios a las víctimas, y situar guardas militares o civiles hasta el momento en que lleguen los investigadores que nombre el Consejo Técnico de Aviación Civil, como Comisión Investigadora.

Artículo 135.- Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo, deberá dar parte a la autoridad más próxima, la que estará obligada a comunicar los hechos por la vía mas rápida a la Dirección General de Aviación Civil. A falta de comandante de la aeronave y de autoridad aeronáutica, la primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomara bajo su responsabilidad la aeronave, equipajes, carga, correo y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulantes.

Artículo 136.- Los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil tienen la obligación de acudir a inspeccionar personalmente la aeronave accidentada, tomando las medidas pertinentes de acuerdo con lo establecido por esta ley o sus reglamentos.

El inspector o persona a cargo de la investigación de un accidente esta facultado por la presente ley, para citar e interrogar bajo juramento, a cualquier persona que estime conveniente, así como para retener

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

libros, documentos, evidencias y cualquier otro elemento que considere necesario para la investigación.

Artículo 137.- La Dirección General de Aviación Civil, creará, en los lugares que estime conveniente, centros auxiliares de búsqueda y salvamento.

Artículo 138.- Son de interés público la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas o perdidas y tanto las autoridades como las empresas de transporte aéreo y los particulares, están obligados a participar en ellos en la medida de sus posibilidades, conforme a las disposiciones del reglamento respectivo. Las operaciones de búsqueda y salvamento serán dirigidas y controladas por la Dirección General de Aviación Civil. Los gastos que demanden tales operaciones serán por cuenta del propietario de la aeronave accidentada o perdida.

Artículo 139.- En caso de accidente aéreo, cualquier aeronave nacional o extranjera que se encuentre en el país, podrá acudir en auxilio de las víctimas, pero tendrá la obligación de comunicarlo por la vía mas rápida a la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 140.- Si, por causa imprevista o fuerza mayor, una aeronave se viere obligada a efectuar un aterrizaje forzoso en territorio nacional, el Comandante o Piloto de la aeronave, o en su defecto, cualquier miembro de la tripulación cuidará de que no se descargue ninguna mercancía o

equipaje, y de que los pasajeros no abandonen el lugar del aterrizaje, mientras no tengan permiso de la Dirección General de Aviación Civil, excepto cuando sea necesario para maniobras de salvamento.

Artículo 141.- La correspondencia transportada por una aeronave que haya sufrido un accidente o efectuado un aterrizaje forzoso, será recogida por el comandante de la aeronave, por otro miembro de la tripulación, o en defecto de ambas, por persona responsable. En este caso la correspondencia será entregada a un empleado del servicio postal, a la mayor brevedad.

Artículo 142.- Cuando ocurriere un accidente en territorio nacional, se considerarán suspendidas, ejecutivamente, las licencias de los pilotos de la aeronave accidentada, por el término que juzgue conveniente la Dirección General de Aviación Civil. Es entendido que tratándose de pilotos con licencia extranjera, la suspensión se limitará a las operaciones en el territorio nacional.

CAPÍTULO VIII

De los Certificados de Explotación

Artículo 143.- (*) Para explotar cualquier servicio aéreo, se requiere un certificado de explotación que otorgará el Consejo de Aviación Civil y será aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales.

En forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramitará el

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL No. 5150

otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual se demostrará la idoneidad técnica para prestar el servicio.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 144.- (*) Los certificados de explotación se extenderán hasta por un período máximo de quince años, contado a partir de la fecha de expedición, renovable por períodos iguales.

El término de duración de un certificado de explotación se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio, la cuantía de la inversión inicial y las ulteriores requeridas para desarrollarlo y mejorarlo.

Las renovaciones se concederán a juicio del Consejo Técnico de Aviación Civil, siempre que se justifique la continuidad del servicio y la empresa interesada demuestre haber cumplido satisfactoriamente todas sus obligaciones.

Antes de otorgar o renovar un certificado de explotación, se dará audiencia a los interesados por un término mínimo de quince días, contado a partir de la publicación en "La Gaceta".

El certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de control, la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de

mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación. Será aplicable a cualquier servicio relacionado con la seguridad de vuelo; su validez y eficacia dependerán del resultado de las inspecciones técnicas anuales y el cumplimiento de las especificaciones de operación contenidas en los manuales aprobados y la reglamentación técnica aplicable.

No obstante el plazo indicado en el primer párrafo los operadores o explotadores se someterán a un proceso permanente de supervisión y certificación técnica, con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado, conforme al reglamento regulador.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 145.- El Consejo Técnico de Aviación Civil tramitará y mandará a publicar en el Diario Oficial las solicitudes de certificados de explotación que reciba, siempre que llene los requisitos establecidos por esta ley y sus reglamentos. En el edicto correspondiente concederá a los interesados una audiencia de quince días contados a partir de su publicación para apoyar u oponerse por escrito a la solicitud. En el mismo edicto convocará para una audiencia pública que deberá efectuarse una vez vencido el emplazamiento. En dicha audiencia solo podrán hacer uso de la palabra los interesados, considerándose como tales a los

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

personeros debidamente acreditados del solicitante y de los que hayan apoyado u opuesto su solicitud siempre que estos últimos hubieren hecho sus manifestaciones por escrito dentro del término del emplazamiento. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973)

Artículo 146.- Dentro de los treinta días siguientes a la audiencia pública, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolverá sobre cada solicitud y concederá o denegará el certificado solicitado, en todo o en parte. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973)

Artículo 147.- La solicitud de certificado de explotación deberá contener:

- a) Nombre y nacionalidad del solicitante.
- b) Capacidad financiera del solicitante, debidamente comprobada.
- c) Clase de servicio que se desea explotar.
- d) Rutas o zonas aéreas que se pretenda operar, en caso de tratarse de transporte aéreo o aviación agrícola.
- e) Equipo y personal técnico aeronáutico con que cuenta para la operación del servicio,
- f) Tarifas, itinerarios y horarios que se desea establecer.
- g) Aeródromos e instalaciones auxiliares que pretenden utilizar.
- h) Contratos o arreglos en concreto, sobre la utilización de los servicios auxiliares de la navegación aérea, y de telecomunicaciones aeronáuticas.

Si se tratare de personas jurídicas, el solicitante, deberá acreditar la constitución legal de la sociedad y su personería.

Artículo 148.- Los certificados de explotación para transporte aéreo especificaran, además de lo indicado en el artículo anterior:

- a) Los puntos terminales de la ruta, así como los intermedios si los hay, con indicación de aquellos que constituyen paradas comerciales y las que sean únicamente escalas técnicas.
- b) La clase y frecuencia del servicio que se dará.
- c) Términos, condiciones y limitaciones que garanticen debidamente la seguridad del transporte en los aeropuertos, rutas y aerovías determinadas en el certificado.
- d) 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.
- e) Condiciones y limitaciones que el interés público puede requerir.

Artículo 149.- Los certificados que se expidan para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las prescripciones de esta ley, se otorgaran con sujeción a los tratados o convenios sobre aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica. A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustara al principio de equitativa

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

reciprocidad a las disposiciones de esta ley y del reglamento respectivo.

Artículo 150.- Si fuere una empresa extranjera la que solicitare el certificado de explotación, para transporte aéreo, además de cumplir con los requisitos de los artículos 142 y 143, acreditará:

- a) Que cuenta con autorización de su Gobierno para realizar el servicio internacional propuesto.
- b) Que su Gobierno otorga o esta dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo costarricense.
- c) Que se sujeta expresamente a las disposiciones de esta ley y a la jurisdicción de las autoridades costarricenses en caso de daños a pasajeros, a la carga o equipaje facturado, o a las personas o bienes de terceros en la superficie, con renuncia expresa de acudir a la vía diplomática.

Artículo 151.- Previamente a la resolución final sobre la solicitud de certificado para explotación de servicios aéreos internacionales, deberá darse audiencia por el término de veinte días hábiles al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Transcurrido ese plazo, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolverá la gestión, aun cuando no hubiere habido pronunciamiento del Ministerio citado.

Artículo 152.- (*) Otorgado el certificado de explotación, la empresa solo podrá iniciar operaciones si antes demuestra que tiene contratos de seguro garantes, de conformidad con esta ley, de la reparación de los daños y perjuicios causados tanto a los pasajeros y

propietarios de la carga como a las personas o los bienes de terceros en la superficie.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 153.- Las empresas deberán iniciar sus operaciones dentro de los noventa días siguientes al otorgamiento definitivo de su certificado.

De no iniciarse los servicios dentro de ese plazo, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá revocar el certificado respectivo.

Artículo 154.- Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación de servicios públicos, en las condiciones que establece esta ley.

Artículo 155.- Toda solicitud para modificar frecuencias, rutas, o alterar escalas en las rutas aprobadas, se sujetarán en lo aplicable, a los mismos trámites y formalidades que esta ley o sus reglamentos establecen para el otorgamiento de certificados de explotación.

Artículo 156.-(*) No se otorgaran certificados de explotación para servicios públicos aéreos si no se comprueba entre otras que el solicitante se encuentra completamente al día en el pago de impuestos, y en los siguientes casos:

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

1) Si el solicitante no comprueba su capacitación técnica y financiera para prestar el servicio aéreo de que se trata.

2) Si las necesidades de tráfico y operación, a juicio del Consejo Técnico de Aviación Civil, están completamente satisfechas de modo que claramente se trate de un servicio que pretenda, por medio de una competencia antieconómica, eliminar o perjudicar las explotaciones aéreas ya establecidas.

3) Cuando se trate de personas jurídicas costarricenses, si el solicitante no acredita la constitución legal de la sociedad, la nacionalidad de su capital y el control efectivo de la empresa en los términos especificados en el artículo 174. (*)

Anulado

4) Cuando se trate de empresa extranjera:

a) Si el Estado cuya nacionalidad tenga el solicitante no le ha otorgado la autorización respectiva para que efectúe el servicio internacional propuesto, o no le brinda reciprocidad a empresas costarricenses.

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

() El inciso 3) del presente artículo ha sido anulado mediante Voto No. 11156-07 de las 14:50 horas del 1 de agosto del 2007 a la Acción No. 07-004494-0007-CO. BJJ# 41 de 27 de febrero del 2008.*

Artículo 157.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa,

puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada. Asimismo podrá modificar y cancelar el certificado por razones de interés público o por el incumplimiento del concesionario de los términos de la ley, de la concesión o de los reglamentos respectivos.

En todo caso la resolución se tomará en audiencia de las partes a quienes se concederá un término razonable, no mayor de quince días a fin de que dentro del mismo aduzcan las pruebas respectivas (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 158.- La cancelación total o parcial de un certificado de explotación, verificada de acuerdo con las disposiciones anteriores, no acarreará al Estado responsabilidad de ningún género.

Artículo 159.- Cuando concurren solicitudes para la explotación de un servicio de transporte aéreo se dará preferencia al solicitante que garantice mayor seguridad, eficiencia y continuidad del servicio, de conformidad con las necesidades del público.

Se entiende que hay concurrencia de solicitudes cuando se pretende establecer servicios de transporte aéreo entre puntos de una misma ruta o dentro de la misma zona, y las solicitudes posteriores se presenten

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL No. 5150

dentro de los cinco días siguientes a la presentación de la primera.

Artículo 160.- El Consejo Técnico podrá extender certificados de tipo, cuando existan en el país fabricas de modelos determinados de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, turbinas o utensilios que reúnan los requisitos reglamentarios de funcionamiento; pero se reconocerán como tales certificados, para los efectos consiguientes, los que provengan de fábricas o autoridades aeronáuticas extranjeras.

Artículo 161.- Los motores y hélices con certificados de tipo reconocidos no deben ser instalados mas que en las aeronaves y motores para los que fueron diseñados, pero podrán usarse en otros, sin embargo, si lo aprueban las autoridades aeronáuticas del país de origen o los fabricantes de las aeronaves y motores respectivos.

CAPÍTULO IX

De las Tarifas

Artículo 162.- Las tarifas para el transporte de personas o mercancías, dentro o fuera del país, de las empresas que tengan certificado de explotación de servicios aéreos conforme a esta ley, deberán ser conocidas y aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Ninguna compañía que opere en Costa Rica podrá cobrar sumas o cantidades diferentes de las aprobadas en sus tarifas oficiales, salvo lo dispuesto en otra parte de esta misma ley.

Artículo 163.- Las tarifas para el transporte de personas o mercancías, serán estipuladas en moneda nacional, pero cuando se trate de transportes aéreos internacionales, podrán ser expresados, además, en las monedas de los países de origen de las empresas, o en cualesquiera otras. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 164.- Al ejercer el Consejo Técnico de Aviación Civil sus facultades respecto a la fijación y aplicación de tarifas para el transporte aéreo, tomará en consideración, entre otros, los siguientes factores:

- a) El interés publico de garantizar al transporte su ejecución adecuada, eficiente y con la máxima protección de seguridad posible para las personas y las mercancías
- b) La obtención del menor costo del servicio compatible con las ventajas y condiciones inherentes al mismo.
- c) Sus efectos en el volumen de tráfico.
- d) La índole y calidad del servicio que se suministre.
- e) El margen de utilidad que debe reconocerse a las empresas, tomando en cuenta una administración honrada, económica y eficiente.
- f) Las diferencias de capacidad económica de las empresas que prestan el servicio internacional, pudiendo aprobar tarifas con una diferencia hasta del 20 % entre las tarifas propuestas por compañía subdesarrollada y las plenamente desarrolladas económicamente y estableciendo un 20 % más a las tarifas de todo transporte que se

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

realice en aeronaves de retropropulsión. 007-CO. BJ# 165 de 25 de agosto de 1998.

Artículo 165.- Las tarifas aplicables en la aviación agrícola, así como las concernientes a los servicios suministrados por propietarios u operadores particulares de cualquier servicio aeronáutico, deberán también ser conocidas y arrobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8038 de 12 de octubre del 2000. Alcance No. 67-A a LG# 198 de 17 de octubre del 2000.*

TÍTULO CUARTO

De las Empresas de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 166.- (*) Las tarifas, las rentas o los derechos aplicables a toda clase de servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado, serán fijados por el Consejo Técnico de Aviación Civil y aprobados por el Poder Ejecutivo, salvo los precios y las tarifas que deba fijar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en aplicación de su ley o como consecuencia de un tratado internacional suscrito por Costa Rica.

Artículo 167.- Empresa de transporte aéreo es toda persona física o jurídica que mediante certificado de explotación realice servicios remunerados de transporte aéreo.

Los fondos provenientes de dichas tarifas, rentas o derechos se destinarán solo al desarrollo de la aeronáutica civil, y la administración será regulada por el reglamento que, para tal efecto, promulgue el Poder Ejecutivo.

Artículo 168.- Se considera local todo transporte en el cual, el lugar de partida y el lugar de destino estén situados dentro del territorio costarricense;

La Contraloría General de la República fiscalizará la correcta inversión y gasto de los fondos percibidos con motivo de la aplicación de este artículo.

Artículo 169.- Cuando el lugar de partida y el lugar de destino están situados dentro del territorio nacional, el transporte no perderá su carácter local por el hecho de que la aeronave, a causa de fuerza mayor, tenga que efectuar un aterrizaje en territorio extranjero.

() Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973.*

() La constitucionalidad del presente artículo ha sido cuestionada mediante Acción de Constitucionalidad No. 98-002860-*

Artículo 170.- El transporte aéreo de pasajeros y mercancías esta sometido en lo no previsto en la presente ley, a las disposiciones del Código de Comercio y leyes

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

especiales relacionadas con el transporte, en cuanto sean aplicables y no estén en contradicción con las disposiciones de esta ley.

Artículo 171.- Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre Costa Rica y un estado extranjero, o entre dos puntos del territorio costarricense con aterrizaje intermedio en un estado extranjero.

Artículo 172.- Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extienda para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica.

El otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo.

Artículo 173.- Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil

Artículo 174.- Las empresas nacionales de transporte aéreo están obligadas a rendir mensualmente a la Dirección General de Aviación Civil un informe detallado de las horas de vuelo, kilómetros volados, número de pasajeros y carga transportados y demás datos estadísticos que exijan los

reglamentos respectivos. Las empresas extranjeras darán información mensual sobre el movimiento de pasajeros y carga efectuada en Costa Rica.

Artículo 175.- Todo servicio aéreo regular de transporte público, local o internacional, deberá prestarse con sujeción a itinerarios, frecuencias de vuelo, horarios y tarifas autorizadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 176.- Las empresas de transporte aéreo regular, local o internacional, deberán de hacer del conocimiento público sus itinerarios y tarifas.

Artículo 177.- Las empresas de transporte aéreo costarricense están obligadas a someter a estudio y aprobación de la Dirección General de Aviación Civil su manual de operaciones de vuelo.

Artículo 178.- Las empresas de transporte aéreo deberán conservar los libros relacionados con las operaciones de sus aeronaves a disposición de la Dirección General de Aviación Civil durante el tiempo prescrito en el reglamento respectivo.

Artículo 179.- (*) Anulado
(Las personas físicas o jurídicas costarricenses son las únicas que tienen derecho a explotar servicios aéreos locales de transporte público, ya sean estos servicios regulares o no regulares. Para tener derecho de explotar el servicio en el establecido, las personas jurídicas a las que se refiere el párrafo anterior, deberán

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

reunir, además, los siguientes requisitos:

a) El 51% de su capital, por lo menos, debe pertenecer a costarricenses.

b) El control efectivo de la empresa y la dirección de la misma deberán estar igualmente en manos de costarricenses, no pudiendo en consecuencia formar parte de la Junta Directiva ningún extranjero.)

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973*

() El presente artículo ha sido anulado mediante Voto No. 11156-07 de las 14:50 horas del 1 de agosto del 2007 a la Acción No. 07-004494-0007-CO. BJ# 41 de 27 de febrero del 2008.*

Artículo 180.- Para los efectos de la determinación de una ruta aérea internacional, bastará con precisar los aeropuertos de entrada y salida dentro del territorio costarricense, así como el punto del estado extranjero que la aeronave toque antes del arribo a territorio nacional e inmediatamente después de salir de él. Tratándose de servicios internacionales troncales, el Consejo Técnico de Aviación Civil exigirá que se describa la ruta de terminal a terminal y las escalas intermedias.

Artículo 181.- Cuando una empresa de transporte aéreo pretenda realizar un vuelo o una serie de vuelos entre puntos servidos por una empresa de transporte aéreo regular, la autorización correspondiente solo se otorgará en caso de que la empresa

establecida no este en condiciones de prestar el servicio.

Artículo 182.- Toda empresa de transporte aéreo que cuente con certificado de explotación, podrá realizar vuelos especiales o expresos entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo permiso que en cada caso deberá obtener de la Dirección General de Aviación Civil y con sujeción al reglamento respectivo.

Artículo 183.- Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operan en Costa Rica deberán acreditar permanentemente en el país un representante con poder generalísimo suficiente para poder atender los negocios de la compañía. El hecho de operar esas empresas en Costa Rica implica de pleno derecho su sometimiento a las leyes del país y su renuncia consecuente a la intervención diplomática.

Artículo 184.- Inmediatamente después de que una nave procedente del extranjero aterrice en territorio costarricense, el comandante de la aeronave cerrará su plan de vuelo. El mismo comandante o el agente terrestre de la empresa, presentará a las autoridades respectivas los siguientes documentos:

- a) Lista de la tripulación;
- b) Lista de pasajeros y relación de equipajes personales;
- c) Manifiesto de carga;
- d) Guías de correspondencia;
- e) Despacho y permiso de salida del último lugar de procedencia. Si una aeronave procede de un lugar o país

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

afectados por una epidemia, se le exigirá además, el certificado de sanidad correspondiente. En este caso, quedaría sujeta la aeronave, su tripulación y pasajeros a las disposiciones sanitarias de la República y a los convenios internacionales que rijan esta materia.

Para las compañías que operen con certificados de explotación autorizadas en el país, no son aplicables los incisos b) y e). (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 185.- El comandante de una aeronave de transporte público que se dirija al extranjero, o en su defecto el agente autorizado de la empresa, deberá presentar a las autoridades competentes, por lo menos treinta minutos antes de iniciar el vuelo, los siguientes documentos:

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

Para las compañías que operen con certificado de explotación autorizado en el país, no son aplicables los incisos c), d) y f). (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 186.- (Derogado por ley No. 5437 de diciembre de 1973)

Artículo 187.- Las compañías extranjeras de aviación que no cuenten con certificado de explotación para realizar operaciones aéreas en el país, por no estar Costa Rica comprendida en sus rutas, pero que tengan agencia establecida o representante comercial en la República para la venta de boletos de transporte de pasajeros o carga, deben registrarse en la Dirección General de Aviación Civil.

Se constituye obligatoriedad para estas empresas, el utilizar los servicios aeronáuticos que preste el Estado o sus agencias autorizadas para tal fin. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

CAPÍTULO II

De los Contratos de Transporte Aéreo

Artículo 188.- Por contrato de transporte aéreo el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas y a entregar éstas al consignatario.

Artículo 189.- Para los efectos de esta ley, se reputará como porteador a toda empresa que reúna los requisitos indicados en el artículo 162, sea o no propietario de la aeronave.

Empleado es todo agente o dependiente del porteador que actúa en nombre y por cuenta del mismo mientras realice las funciones que

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

correspondan a su empleo, estén o no dentro del campo de sus atribuciones.

Artículo 190.- En todos los casos en que el transporte se efectúe por varios porteadores, se considerará como último porteador al que realice la etapa final del transporte consignada en el contrato respectivo.

Sin embargo, cuando el transporte termine efectivamente en un punto anterior al del destino previsto en el contrato, se reputará como último al porteador de esta etapa.

Artículo 191.- Se considera que constituye un solo transporte el que varios porteadores ejecuten sucesivamente por vía aérea, cuando las partes lo hayan contratado como operación única.

Artículo 192.- En el transporte de pasajeros el porteador tiene la obligación de expedir boletos de pasaje que deberán contener las especificaciones mínimas siguientes:

- a) Número de orden.
- b) Lugar y fecha de emisión.
- c) Punto de partida y destino.
- d) Nombre y domicilio del porteador.

Artículo 193.- El boleto de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato del transporte.

La ausencia, irregularidad o pérdida del boleto no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las disposiciones de la presente ley. Sin embargo, si con el consentimiento

del porteador, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el boleto de pasaje, el porteador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 194.- En toda aeronave que transporta personas deberá llevarse una lista de pasajeros, en duplicado y uno de sus tantos debe conservarse a bordo y ser presentada cuando lo soliciten los funcionarios que tengan a cargo la inspección del tráfico aéreo.

Artículo 195.- En transporte a países extranjeros, el porteador no podrá embarcar a los pasajeros que no estén provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 196.- El transporte de equipaje facturado se comprueba con un talón de equipaje que el porteador deberá expedir en doble ejemplar. No serán incluidos en el los objetos personales que el viajero conserve bajo su custodia.

Un ejemplar del talón de equipaje será entregado al viajero; el otro lo conservara el porteador.

Artículo 197.- El talón de equipaje deberá contener:

- a) Número de orden.
- b) Lugar y fecha de emisión.
- c) Punto de partida y destino.
- d) Nombre y dirección del porteador.
- e) Numeración del boleto de pasaje.
- f) Peso y cantidad de bultos.
- g) Monto de valor declarado, en su caso.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

h) Nombre del propietario del equipaje.

Artículo 198.- El talón de equipaje hace fe, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte.

La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedara sujeto a las disposiciones de la presente ley. Sin embargo, si el porteador recibe custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje - o si este no contuviera la indicación del número de boleto de pasaje y del peso y cantidad de los bultos, el porteador no tendrá derecho de ampararse a las disposiciones de la presente ley que excluyen o limitan su responsabilidad, sin perjuicio de la validez del contrato.

Artículo 199.- Todo porteador de mercancía, sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, tiene derecho a pedir al cargador la expedición o entrega de un documento denominado " carta de porte aéreo " la cual puede ser emitida al portador, a la orden o nominativamente, transfiriéndose de la manera y con los efectos previstos en el Código de Comercio para los títulos de esa naturaleza.

Sin embargo, la falta, irregularidades o pérdidas de dicho documento, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que no dejara por ello de estar sometido a las disposiciones de la presente ley sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199.

Artículo 200.- La expedición de la carta de porte se sujetara a las reglas siguientes:

a) Se extenderá por el cargador en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía.

b) El primer ejemplar llevará la indicación para el porteador y estará firmado por el cargador. El segundo ejemplar llevará las indicaciones para el consignatario; estará firmado por el cargador y el porteador y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar estará firmado por el porteador y será entregado por el cargador después de aceptada la mercancía.

c) La firma del porteador deberá estamparse desde el momento de la aceptación de la mercancía y podrá reemplazarse por un sello.

d) La firma del cargador podrá ser impresa o reemplazada por un sello.

e) Si, a petición del cargador, el porteador extendiera la carta de porte aéreo, se considerara, salvo prueba en contrario, que actúa por cuenta del cargador.

Artículo 201.- El porteador tiene derecho de pedir al cargador la expedición de cartas de porte separadas cuando se trate de varios bultos.

Artículo 202.- La carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

a) El lugar en que el documento ha sido expedido y la fecha de expedición.

b) Los bultos de partida y de destino.

c) Las escalas previstas, con reserva de la facultad del porteador de estipular que podrá modificarse en caso de necesidad.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

- d) El nombre y dirección del cargador.
- e) El nombre y dirección del primer porteador.
- f) El nombre y dirección del consignatario, cuando el caso lo requiera.
- g) La naturaleza de la mercancía.
- h) El número de bultos, la forma de empaque, las marcas especiales o numeración de los bultos.
- i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- j) El estado aparente de la mercancía y del empaque.
- k) El plazo del transporte si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que debe pagar.
- l) Si el envío se hace contra reembolso, el precio de la mercancía y eventualmente el costo total de los fletes.
- m) El importe del valor de la mercadería, cuando se haya declarado.
- n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.
- o) Los documentos transmitidos al porteador para acompañar la carta de porte aéreo.
- p) El plazo para el transporte y una breve relación de las vías a seguir, si así ha sido estipulado.

Artículo 203.- Si el porteador aceptare la mercancía sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si esta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el artículo 197, del inciso a), al inciso 1) inclusive, o las contenidas en el inciso p), el porteador no tendrá derecho a acogerse a las estipulaciones de esta ley que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 204.- El cargador es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones relativas a las mercancías que asiente en la carta de porte aéreo. En consecuencia, sobre el recaerá la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador, o por cualquier otra persona con motivo de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 205.- La carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones del transporte.

Las indicaciones de la carta de porte aéreo relativas al peso, dimensiones y empaque de la mercancía, así como el número de bultos, se presumen ciertas salvo prueba en contrario; las que se refieren a la cantidad volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador mas que en caso de verificación efectuada por el en presencia del cargador y hecho constar en la carta de porte aéreo o que se trate de manifestaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 206.- La falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte aéreo, no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, que continuará rigiéndose por las disposiciones de la presente ley.

Artículo 207.- El cargador tendrá derecho, siempre que cumpla con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, bien sea

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

retirándola del aeródromo de partida o de destino, o deteniéndola en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, o haciendo que se entregue en el punto de destino o en el curso de la ruta a persona distinta del consignatario indicado en la carta de porte, o pidiendo su regreso al aeródromo de partida, cuando el ejercicio de ese derecho no perjudique al porteador ni a otros cargadores y con la obligación de reembolsar los gastos que se originen por esas causas.

Artículo 208.- En el caso de que sea imposible ejecutar las ordenes del cargador, el porteador deberá darle aviso de ello inmediatamente.

Artículo 209.- Si el porteador se ajusta a las órdenes de disposición de la mercancía del cargador, sin exigirle la presentación del ejemplar de la carta de porte entregada a este, será responsable, salvo la acción contra el cargador, del perjuicio que pudiera causarse por este hecho al tenedor regular de la carta de porte.

Artículo 210.- El derecho del cargador o remitente cesa desde el momento en que comienza el del consignatario. Sin embargo, si el consignatario rehusare la carta de porte o la mercancía, o si no fuere localizado, el cargador recobrará su derecho de disponer de la mercancía.

Artículo 211.- Salvo en los casos indicados en los artículos precedentes, el cargador tendrá derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a pedir al porteador que le remita la

carta de porte y que le entregue la mercancía, previo al pago de fletes y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicados en la carta de porte.

Artículo 212.- Salvo estipulaciones en contrario, el porteador deberá dar aviso al consignatario de la llegada de la mercancía.

Artículo 213.- Si el porteador reconociere que la mercancía ha sufrido extravío, o si al terminar un plazo de siete días, después de aquel en que la mercancía debería haber llegado, esta no se recibe, el consignatario quedará autorizado para hacer valer con relación al porteador los derechos que le otorgue el contrato de transporte.

Artículo 214.- El porteador y el consignatario podrán hacer valer los derechos que les confieran, respectivamente, los artículos 208, 210 y 212, cada uno en su propio nombre, a condición de cumplir con las obligaciones que el contrato les imponga.

Artículo 215.- Lo dispuesto en los artículos 202 a 209, ambos inclusive, no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del cargador y del consignatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos se deriven del porteador o del consignatario.

Artículo 216.- Cualquier cláusula que implique renuncia o modificación a las estipulaciones de los artículos 202 a 209, ambos inclusive, deberá constar en la carta de porte.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

Artículo 217.- El cargador estará obligado a proporcionar los datos y anexar a la carta de porte aéreo los documentos que, antes de remitir la mercancía al consignatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduana, portuarias, de policía y de sanidad. El cargador será responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos datos y documentos, salvo en el caso de que la culpa sea imputable al porteador o a sus dependientes. El porteador no tendrá obligación de cerciorarse si estos datos y documentos son exactos o suficientes.

CAPÍTULO III

De los Contratos de Utilización de Aeronaves

(*) El nombre del presente Capítulo ha sido modificado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004

Artículo 218.- El fletamento es un contrato por el cual el fletante, mediante remuneración, cede a otra persona, el fletador, el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, para un viaje o serie de viajes para un número de kilómetros a recorrer, o para un cierto tiempo, reservándose la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la misma aeronave. Los derechos y obligaciones derivados del fletamento no podrán cederse, total o

parcialmente, si tal facultad no fuere expresamente convenida.

Artículo 219.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito y comunicarse a la Dirección General de Aviación Civil dentro de los quince días siguientes a su otorgamiento. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 220.- Re caerán sobre el fletante todas las responsabilidades a que se refiere esta ley, relacionadas con el contrato de transporte. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 221.- (Derogado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 222.- (*) Las empresas costarricenses que cuenten con un certificado de explotación de servicios aéreos, podrán arrendar, a plazo o con opción de compra, aeronaves de matrícula extranjera sin tripulación.

La Dirección General de Aviación Civil aprobará los contratos de arrendamiento de esas aeronaves, por un plazo hasta de cinco años.

Cuando el plazo del arrendamiento exceda de un año, deberá cancelarse anualmente, a partir del segundo año, un canon del cuatro coma cinco por ciento (4,5%) sobre el precio anual del arrendamiento.

Por concepto de este canon, en ningún caso se pagará una suma superior a seis mil dólares en moneda de los Estados Unidos de América (\$6.000,00) anuales por

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

aeronave. Del pago de dicho canon se exceptúan los contratos de arrendamiento de aeronaves dedicadas a servicios de aviación agrícola, de transporte aéreo internacional y de carga internacional.

El Consejo Técnico de Aviación Civil recaudará el canon citado, del cual conservará un cincuenta por ciento (50%) para la construcción y el mantenimiento de terminales en los aeropuertos públicos locales de afluencia turística. El restante cincuenta por ciento (50%) lo transferirá al Instituto Costarricense de Turismo, para que sea destinado a financiar sus oficinas regionales de información y promoción turística, preferentemente las de Guanacaste, Puntarenas y Limón.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

Artículo 223.- El arrendamiento de aeronaves podrá hacerse para uno o mas viajes; por kilómetros a recorrer, o por tiempo determinado, limitándose la obligación del arrendador a hacer entrega de la aeronave en el tiempo y lugar convenido, provisto de la documentación necesaria para el vuelo.

En el arrendamiento el arrendador no necesitara equipar la aeronave, pero la .deberá mantener en condiciones normales de uso para el fin del contrato, cesando esta obligación en caso de culpa del arrendatario. Caso de que el arrendamiento se haga sin

tripulación, el arrendador no tendrá a esta bajo su dirección y dependencia, quedando a cargo del arrendatario, en cualquier circunstancia, la conducción técnica de la propia aeronave. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 diciembre de 1973).

Artículo 224.- (*) Los contratos de utilización de aeronaves deberán otorgarse en escritura pública y se inscribirán en el Registro Aeronáutico.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

CAPÍTULO IV

De las Rebajas y Franquicias

Artículo 225.- Las empresas aéreas que operan con certificado de explotación otorgada por la autoridad aeronáutica costarricense, están obligadas a transportar, gratuitamente en las rutas autorizadas por sus respectivos certificados, a los miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil, al Director y Subdirector de Aviación Civil, y a los técnicos de esa Dirección que se trasladen en funciones de su cargo. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 226.- Las empresas de transporte aéreo podrán otorgar rebajas en el valor de sus servicios que den a sus directores, gerentes, agentes, empleados y familiares dependientes directamente. (Así

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 227.- El Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Hacienda, podrá decretar franquicias a favor de las empresas y personas físicas que operen legalmente en cualquier ramo de los servicios aéreos de transporte público, aviación particular, aviación agrícola, de todo derecho de importación, excepto el muellaje, respecto al equipo aeronáutico, accesorios y complementos, combustibles, lubricantes y demás aprovisionamientos utilizados en los dispositivos mecánicos, partes y componentes de las aeronaves, siempre que ellos no sean producidos en el país. También podrán gozar de estos derechos, las demás ramas de la aviación civil. En todos los casos, se deberá contar con la recomendación de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 228.- Las empresas y personas físicas a que alude el artículo anterior ya sean costarricenses o extranjeras, no podrán vender o traspasar los artículos importados libres de impuestos, aunque hayan sido usados, a personas que no gocen de igual franquicia, sin ser satisfechos los derechos exigidos de acuerdo con el Ministerio de Hacienda

CAPÍTULO V

Del Transporte Postal

Artículo 229.- El Gobierno otorgará contratos para los servicios de transporte de correo aéreo por medio de licitación que conforme a la ley

hará la Proveeduría Nacional a instancias de la Dirección General de Correos y a la que podrán concurrir únicamente las empresas de aerotransporte, con certificado de explotación vigente.

TÍTULO QUINTO

De las Aeronaves

CAPÍTULO I

De la Propiedad de las Aeronaves

Artículo 230.- Se conceptúa propietario de una aeronave a la persona física o jurídica a cuyo nombre este matriculada en el Registro Aeronáutico.

Artículo 231.- Todo contrato por el cual se transfiera el dominio de una aeronave o se constituya sobre ella un derecho real, deberá constar en escritura pública, la cual se inscribirá en el Registro Aeronáutico.

Artículo 232.- Dos o mas personas, físicas o jurídicas, podrán ser copropietarios de una aeronave y el condominio se regirá por las reglas del Código Civil.

Artículo 233.- No podrá venderse, donarse, darse en arrendamiento o como dato, una aeronave costarricense para ser trasladada al extranjero, sin la autorización previa de la Dirección General de Aviación Civil.

La autorización debe precisar la finalidad a que se destinará la

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

aeronave y el lugar donde efectuará sus operaciones.

Artículo 234.- Los contratos sobre aeronaves, no previstos expresamente por esta ley, se regirán por las disposiciones aplicables del Código de Comercio y, en su defecto, por las demás leyes comunes pertinentes.

Artículo 235.- Las aeronaves podrán adquirirse por prescripción y para tal efecto se aplicaran las reglas que el Código Civil estatuye para la prescripción de bienes muebles.

CAPÍTULO II

De los Embargos y Prenda

Artículo 236.- Con excepción de las aeronaves del Estado, todas las demás son susceptibles a embargo.

Artículo 237.- La anotación del embargo en el Registro Aeronáutico conferirá a su titular la preferencia de ser pagado su crédito antes que el de cualquier otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho.

Artículo 238.- En los casos de embargo o de cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a servicio público de transporte, en que se ordene su inmovilización, la autoridad judicial que hubiere decretado la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio y pondrá el hecho en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 239.- Las aeronaves civiles, los motores, hélices, otros equipos y

repuestos para las mismas, son susceptibles de prenda. Este contrato se registrará por las disposiciones aplicables del Código de Comercio y en su defecto, del Código Civil.

Artículo 240.- El crédito prendario tendrá preferencia a cualquier otro crédito, excepto los siguientes por su orden:

a) Ambas costas del juicio y los gastos destinados a la conservación de la aeronave durante la tramitación del mismo.

b) Indemnizaciones por asistencia o salvamento, verificados durante la existencia de la prenda

c) Gastos efectuados por el comandante de la aeronave en uso de sus facultades y que hubieren sido indispensables para la continuación del último viaje.

d) Salarios devengados por los dependientes y empleados a bordo de la aeronave, durante el último viaje.

e) Los créditos del Estado por impuestos y por tasas en concepto de utilización de aeropuertos o de los servicios auxiliares de la navegación aérea por un término no mayor de sesenta días.

Artículo 241.- Si la aeronave se destruyere o fuere expropiada, el acreedor prendario podrá hacer valer su preferencia sobre el seguro y sobre la indemnización que se deban al dueño.

Artículo 242.- Las aeronaves pignoras en el país no podrán ser trasladadas temporal o definitivamente al exterior sin consentimiento expreso del

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

acreedor, quien deberá otorgar su autorización en escritura pública.

Artículo 243.- Sin el consentimiento expreso del acreedor prendario no podrán variarse las características de construcción o de motopropulsión de la aeronave.

Artículo 244.- La prenda se extingue por las siguientes causas:

- a) Por la pérdida de la aeronave o de su destrucción total, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 236.
- b) Por las otras formas de extinción de las obligaciones comunes.

Artículo 245.- (*) Derogado
(El contrato de prenda se inscribirá en el Registro General de Prendas, dependencia que de inmediato comunicara ese gravamen a la Dirección General de Aviación Civil para su anotación en el Registro de Aeronaves.)

() El presente artículo ha sido derogado mediante Ley No. 8766 de 1 de setiembre del 2009. LG# 201 de 16 de octubre del 2009.*

CAPÍTULO III

Del Abandono y Pérdida

Artículo 246.- Se considerara perdida a una aeronave en los siguientes casos:

- a) Por declaración del propietario u operador, bajo protesta de decir verdad sujeta a comprobación por parte de la Dirección General de Aviación Civil.

b) Cuando transcurridos tres meses desde la fecha en que tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

c) En ambos casos la Dirección General de Aviación Civil declarara perdida de la aeronave y ordenara cancelación de la matrícula en el Registro correspondiente. A partir de esta declaración, empezaran a contarse los plazos de prescripción de las acciones civiles respectivas.

Artículo 247.- Se considerara abandonada una aeronave:

a) Cuando así lo manifieste por escrito el propietario u operador ante la Dirección General de Aviación Civil.

b) Cuando por un término de noventa días permanezca en un aeropuerto, sin efectuar operaciones y no se halle bajo cuidado, directa o indirectamente, de su propietario u operador

c) Cuando carezca de matrícula y se ignore el lugar de procedencia y el nombre del propietario

La Dirección General de Aviación Civil, en el caso del inciso a) hará la declaración de abandono sin exigir ningún otro requisito. En los casos de los incisos b) y c) mandara publicar un aviso por tres días seguidos en el Diario Oficial y después de treinta días contados a partir del último aviso, sin que nadie lo hubiere reclamado, hará la declaración de abandono y pondrá la aeronave a disposición de la autoridad competente para que

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

proceda a subastar a beneficio del fisco.

dio origen a los daños, o desde aquella en que comenzó el transporte durante el cual se realizó el mencionado hecho.

TÍTULO SEXTO

De la Responsabilidad, Infracciones y Penas

CAPÍTULO I

De la Responsabilidad Civil

SECCIÓN I

Disposiciones Generales

Artículo 248.- La responsabilidad civil de las empresas nacionales en el transporte aéreo internacional se regirá por:

- a) Los convenios internacionales aprobados y ratificados por la República;
- b) Las disposiciones de este capítulo en los casos previstos; o
- c) Las leyes comunes aplicables, cuando el accidente hubiere ocurrido en territorio nacional. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973)

Artículo 249.- En los casos de responsabilidad contractual o extracontractual previstos en esta ley, el derecho para exigir indemnización se extinguirá si la acción no se ejerce en el plazo de dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que

Artículo 250.- En todos los casos de responsabilidad contractual que prevé esta ley podrá fijarse un límite más alto de indemnización en virtud de convenio especial entre la empresa o porteador y el pasajero o remitente, respectivamente.

Artículo 251.- Las garantías prestadas de conformidad con esta ley para reparar daños provenientes de responsabilidades contractuales o extracontractuales, deberán estar sujetas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones que establece el mismo ordenamiento.

Artículo 252.- Toda reclamación por concepto de daños y perjuicios deberá notificarse por escrito al porteador interesado.

Artículo 253.- Cuando no se hiciera reclamación dentro de los plazos anteriormente previstos, no se podrá entablar una acción contra el porteador, a menos que se probare que es culpable de fraude.

Artículo 254.- Los daños causados por las aeronaves en tierra están sujetos al derecho común.

SECCIÓN II

De la Responsabilidad por Daños a Pasajeros y Tripulantes

Artículo 255.- El porteador esta obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por la muerte

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

o por cualquier lesión sufrida por un pasajero con motivo del transporte, si el hecho que causó los daños tiene lugar durante el período transcurrido, o desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave, hasta el momento en que desembarca de la misma y aun cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental.

La obligación a que alude el párrafo anterior incluye también la de indemnización por daños debido a caso fortuito o fuerza mayor.

El término lesión comprende las lesiones corporales, orgánicas y funcionales.

Artículo 256.- (*) Sin perjuicio de establecer por los medios legales una indemnización mayor cuando corresponda, dichas empresas o personas responderán por el equivalente a doscientos cincuenta salarios mínimos, en los casos de muerte o lesión que implique la incapacidad, total o permanente, de cada pasajero debido al transporte. Cuando se trate de muerte, la indemnización se entregará de inmediato al juez civil respectivo para que la distribuya entre los acreedores del fallecido, de conformidad con las disposiciones relativas a responsabilidad extracontractual del Código Civil, sin necesidad del trámite sucesorio.

En lo sucesivo, la referencia a "salario mínimo" equivaldrá al salario mínimo mensual que fije, para el trabajador menos calificado, la

autoridad competente costarricense y esté vigente al ocurrir el hecho.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 257.- El Instituto Nacional de Seguros en lo referente a toda clase de seguros sobre aviación, no podrá cobrar más del 2%, sobre el monto total a pagar por concepto de seguros, de lo cotizado por empresas aseguradoras extranjeras de reconocido prestigio Para ese efecto, la Dirección General de Aviación Civil tendrá a su alcance y al día, cotizaciones como mínimo de tres de las empresas dichas, para cumplir con lo estipulado por éste artículo. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 258.- (*) Cuando los daños sean causados por dolo o culpa de un tercero, él será exclusivamente responsable por el exceso de indemnización que fije el juez más allá de los doscientos cincuenta salarios mínimos mensuales referidos en el artículo 256, sin perjuicio de la obligación de cubrir al asegurador las sumas pagadas bajo la póliza, con intereses de mora al tipo de interés legal vigente en el momento del hecho.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 259.- La responsabilidad civil de las empresas extranjeras o nacionales en el transporte internacional se regirá por las

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

convenciones internacionales
vigentes en la República.

Artículo 260.- Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operen en Costa Rica deberán demostrar la existencia de sus pólizas de seguros vigentes, que en ningún caso podrán ser inferiores a las establecidas por esta ley.

Artículo 261.- Las empresas de aviación o dueños de aeronaves serán responsables por la lesión o muerte que sufrieren los tripulantes en las operaciones de sus aeronaves, quedando obligados a protegerlos mediante el régimen de Riesgos Profesionales cuya indemnización, en ningún caso, será inferior a lo establecido en el artículo 2 51.

Artículo 262.- Toda cláusula que tienda a exonerar de responsabilidad a la empresa o a fijar límites inferiores a los establecidos por esta ley, será nula de pleno derecho, pero la nulidad de esta cláusula no acarrea la del contrato de transporte que quedará sujeto a las disposiciones de la presente ley.

Artículo 263.- La responsabilidad a que aluden los artículos 250, 251 y 253 se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse el período de transporte especificado en dichos artículos, si tales danos fueren consecuencia directa de un hecho ocurrido durante tal período.

Artículo 264.- La empresa de transporte no será responsable de los danos que provengan de

accidentes provocados intencionalmente por la víctima, ni por lo que sufra un pasajero al subir o bajar de la aeronave con notoria imprudencia.

Artículo 265.- La Dirección General de Aviación Civil cuidará que los seguros por daños en el transporte aéreo se mantengan vigentes por el plazo del certificado de explotación o autorización respectivos.

Artículo 266.- En caso de muerte o lesiones de un pasajero, la persona o personas con derecho a reclamar 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.

SECCIÓN III

De la Responsabilidad por Daños y Perjuicios a Pasajeros por Retraso en el Transporte Aéreo

Artículo 267.- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios sufridos por un pasajero como consecuencia de retraso en el transporte, si el retraso tuviere lugar dentro del periodo 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.

Cualquier retraso o desviación de la ruta convenida entre las partes o de la orden para el viaje en cuestión, que se deba a razones fundadas en la protección de la vida humana, a motivos de seguridad o condiciones

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

meteorológicas adversas, u otras causas de caso fortuito o fuerza mayor, no se consideraran como infracción del contrato de transporte, ni implicaran responsabilidad alguna para la empresa. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 268.- En caso de retraso de una aeronave, la responsabilidad del porteador se limitara a una suma máxima equivalente al 50% del precio del boleto de pasaje, de acuerdo con el contrato de transporte respectivo. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1937).

Artículo 269.- En caso de daños causados a un pasajero con motivo de retraso en el transporte, la reclamación deberá hacerse dentro de los ocho días siguientes a la fecha en que ocurrió el retraso.

Los pasajeros que hayan hecho reservación para un vuelo y no hagan uso de su boleto en el mismo ni hayan cancelado su reservación con antelación de veinticuatro horas de la salida prevista, serán objeto de un cobro equivalente al diez por ciento del importe del boleto reservado, que la empresa queda autorizada para cobrar como indemnización fija. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

SECCIÓN IV

De la Responsabilidad por los Daños Causados a Terceros en la Superficie Territorial

Artículo 270.- El operador de cualquier aeronave civil que vuele sobre territorio costarricense, responderá por los daños y perjuicios que causare a las personas o propiedades de terceros en la superficie territorial.

En lo que se refiere a lesión o muerte de personas en la superficie territorial, los causahabiente del que falleciere y la persona que sufre lesiones, tendrán derecho a reparación en las condiciones fijadas por esta ley con solo probar que la muerte, o, en su caso, las lesiones, provinieron de una aeronave en vuelo, o de persona o cosa caída de tal aeronave. No habrá lugar a reparación si los daños no son inmediatos y directos, o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave dentro del espacio aéreo, de conformidad con las reglamentaciones del tránsito aéreo.

Artículo 271.- Para los efectos de la responsabilidad prevista en el artículo anterior, se considerara operador en sus respectivos casos:

- a) A la empresa de transporte aéreo.
- b) Al porteador.
- c) Al propietario de la aeronave cuando se trate de aeronaves alquiladas o rentadas, conjuntamente con el operador de la misma.
- d) Al propietario de la aeronave cuando se trate de aeronaves fumigadoras, de escuela o usadas en actividades comerciales o industriales, no comprendidas en los casos anteriores.
- e) Al piloto y/o propietario de una aeronave de uso particular o privado.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL No. 5150

Artículo 272.- Para los fines de la presente ley, se considerara que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje y queda estacionada. Si se trata de una aeronave mas ligera que el aire, la expresión " en vuelo " se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Artículo 273.- El que sin tener la disposición de una aeronave, la usare sin consentimiento del operador, será responsable de los daños que cause. El operador responderá solidariamente con el causante de los daños, a menos que compruebe que tomo las medidas adecuadas para impedir el uso ilegítimo de la aeronave.

Artículo 274.- La responsabilidad por daños a terceros podrá ser eliminada o disminuida cuando la persona ofendida los hubiere causado o contribuido a causarlos. (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973)

Artículo 275.- La responsabilidad por daños a terceros de acuerdo con esta ley, no estará obligada a repararlos cuando sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si hubiere sido privada del uso de la aeronave por acto de autoridad publica.

Artículo 276.- Para garantizar la reparación de los daños y perjuicios señalados en el artículo 265, los operadores de aeronaves civiles que

vuelen sobre el territorio nacional, deberán tomar una póliza de responsabilidad civil, que cubra contra perdidas por lesión o muerte de personas y por danos a la propiedad de terceros, como consecuencia directa de la propiedad, manteniendo, operación o uso de esas aeronaves, dentro del territorio nacional.

Artículo 277.- (*) La póliza de responsabilidad civil tendrá las siguientes condiciones mínimas:

Límites y coberturas

a) Aeronaves privadas.

Por lesión o muerte de personas, doscientos cincuenta salarios mínimos por persona accidentada.

Por daños a la propiedad de terceros, una cobertura mínima de doscientos salarios mínimos por accidente, según el valor del daño ocasionado demostrable en vía pericial.

b) Aeronaves comerciales, escuelas, fumigadoras:

Conforme al peso de la aeronave:

1.- Hasta dos mil kilogramos de peso:

Por lesión o muerte a personas, treinta mil colones (c 30,000.00) por persona, sesenta mil colones (c 60,000.00) por accidente.

2.- Peso mayor de dos mil kilogramos y hasta cuatro mil quinientos kilogramos:

Por lesión o muerte a personas, treinta mil colones (c 30,000.00) por persona y cien mil (c 100,000.00) por accidente.

Por daños a la propiedad de terceros, cien mil colones (c 100,000.00) por accidente.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

3.- Peso mayor de cuatro mil quinientos kilogramos y hasta veinticinco mil kilogramos:

Por lesión o muerte a personas, treinta mil colones (c 30,000.00) por persona y doscientos mil colones (c 200,000.00) por accidente.

Por daños a la propiedad de terceros, cien mil colones (c 100,000.00) por accidente.

4.- Peso de mas de veinticinco mil kilogramos:

Por lesión o muerte a personas, treinta mil colones (c 30,000.00) por persona y trescientos mil colones (c 300,000.00) por accidente.

Por daños a la propiedad de terceros, ciento cincuenta mil colones (c 150,000.00).

(El inciso a) del presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 278.- Para los efectos de esta ley " peso " significa el peso máximo de despegue especificado en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

Artículo 279.- El operador de cualquier aeronave civil que vuele sobre territorio costarricense, sea la aeronave nacional o extranjera, deberá estar asegurado con respecto a su responsabilidad por daños a terceros en la superficie hasta el límite que corresponda según sea el peso de la aeronave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 272.

Artículo 280.- El seguro será satisfactorio si se conforma con las

disposiciones de la presente ley y ha sido contratado con el Instituto Nacional de Seguros o con una entidad aseguradora del exterior en caso de que este no pueda suministrarlo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 252 de esta ley.

Artículo 281.- En caso de daños a varios terceros por accidente debido a caso fortuito o fuerza mayor, la indemnización se distribuirá proporcionalmente entre ellos de acuerdo con el resultado dañoso individual que se establezca, sin que en total se pueda exceder de los límites consignados en el artículo 272 en lo que se refiere a lesión o muerte de personas.

Artículo 282.- Cuando por resolución firme se hubiere declarado en la respectiva causa que los danos fueron ocasionados por dolo o culpa del operador o sus dependientes, la responsabilidad del operador se regirá por lo dispuesto en el artículo 253.

Artículo 283.- En caso de daños causados a terceros en la superficie, por abordaje de dos o más aeronaves, los operadores de estas responderán solidariamente.

Artículo 284.- Si el abordaje se produjera por culpa de una de las aeronaves, el operador de la otra aeronave tendrá derecho de repetir en contra del operador de la primera, por el importe de la indemnización que se hubiese visto precisado a abonar a las víctimas a causa de la responsabilidad solidaria.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

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

Artículo 285.- Si el abordaje se hubiere producido por caso fortuito o fuerza mayor, cada uno de los operadores de las aeronaves soportará la responsabilidad en los límites y en las condiciones impuestas por ley; el que hubiere abonado una suma mayor de la que le corresponde, tendrá derecho a repetir por el excedente.

SECCIÓN V

De la Responsabilidad por Daños Causados al Equipaje y a las Mercancías Transportadas

Artículo 286.- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o el equipaje facturado, si el hecho que causo los daños tuvo lugar durante el período de transporte.

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

Artículo 287.- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios ocurridos en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso

del equipaje de mano, si el hecho que causo los daños tuvo lugar en el transcurso del viaje y por culpa del porteador.

Artículo 288.- La responsabilidad prevista en los artículos 281 y 282 se aplicará también a los daños y perjuicios sufridos después de terminarse los respectivos períodos de transporte especificados en dichos artículos. Si tales daños fueren el resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos.

Artículo 289.- (*) En caso de pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o el equipaje facturado, la responsabilidad del porteador por concepto de indemnización, se limitará a la suma máxima de tres días de salario mínimo por cada kilogramo de peso bruto de carga.

En caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje de mano, la responsabilidad del porteador por concepto de indemnización al propietario del equipaje de mano, se limitará a la suma máxima equivalente a dos salarios mínimos.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 290.- La recepción del equipaje o carga sin protesta alguna por parte del pasajero o consignatario hará presumir que los recibe en buen estado y de conformidad con el contrato de transporte. No se presumirá tal cosa si en el momento de la recepción el

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

pasajero o consignatario presentarse un escrito, dirigido al porteador en el sentido de que el equipaje o la carga no han sido examinados.

Artículo 291.- En caso de avería de equipaje o carga, la persona con derecho a que se le entreguen los efectos transportados, deberá hacer su reclamación ante el porteador dentro de los tres días siguientes a la fecha de su recepción, en el caso de equipaje y dentro de los siete días siguientes en caso de carga.

Artículo 292.- La reclamación por pérdida o retraso del equipaje o carga deberá hacerse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que, de acuerdo con el contrato de transporte, los efectos debieron haberse puesto a disposición del pasajero o del consignatario, o de quien tuviere derecho a que se le hiciera la entrega.

CAPÍTULO II

De las Infracciones y Penas

Artículo 293.- (*) Es delito contra la hacienda pública, comerciar con aeronaves, partes de ellas o instrumentos y equipo aeronáutico importados con exoneración. Será sancionado de acuerdo con la normativa penal aplicable.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 294.- (*) Se impondrán las multas citadas en este artículo a los talleres aeronáuticos, los propietarios

privados y los concesionarios de operaciones comerciales de aeronaves civiles o de fumigación, en lo que a cada uno concierne, por los siguientes hechos:

a) Permitir que las aeronaves transiten sin las marcas de nacionalidad y matrícula o estas se encuentren alteradas o modificadas sin autorización de la autoridad competente, con multa de cincuenta salarios mínimos.

b) Carecer de los certificados de aeronavegabilidad y matrícula o presentar tales documentos vencidos, con multa de cincuenta salarios mínimos.

c) Carecer de seguros o tenerlos vencidos, con multa de cien salarios mínimos.

d) Permitir que las naves sean tripuladas por personas sin la licencia correspondiente o con la licencia vencida, con multa de cien salarios mínimos.

e) Modificar el plan de vuelo sin autorización, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de treinta salarios mínimos.

f) Transitar sin los instrumentos de seguridad y el equipo de auxilio correspondientes, con multa de cien salarios mínimos.

g) Internar en el territorio costarricense una aeronave extranjera o llevar una aeronave costarricense al extranjero, sin cumplir los requisitos ordenados por esta ley o las otras normas relacionadas, con multa de cien salarios mínimos.

h) Operar aeronaves en aeródromos y aeropuertos no autorizados, salvo por causa de fuerza mayor debidamente acreditada, con multa de veinte salarios mínimos.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

- i) Obtener la matrícula de la aeronave en el registro de otro Estado, sin haber cancelado la matrícula costarricense, con multa de veinte salarios mínimos.
- j) No informar a la autoridad competente de los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves, salvo por caso de fuerza mayor, con multa de quince salarios mínimos.
- k) Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de diez salarios mínimos.
- l) No tener vigente la concesión o el permiso correspondiente, con multa de cien salarios mínimos.
- m) Prestar los operadores extranjeros el servicio de transporte aéreo nacional, con multa de ciento cincuenta salarios mínimos.
- n) Embarcar o desembarcar pasajeros o carga los operadores extranjeros de servicio de transporte aéreo, en un vuelo de simple tránsito, con multa de ciento cincuenta salarios mínimos.
- ñ) No avisar a la autoridad competente, por medio de los trámites respectivos, de las rutas que dejen de operar, en los términos de esta ley, con multa de veinte salarios mínimos.
- o) Enajenar la operación de porciones aéreas en los servicios de transporte aéreo de fletamento, con multa de cien salarios mínimos.
- p) Negarse sin causa justificada a prestar servicios, con multa de veinte salarios mínimos.
- q) No efectuar la conservación ni el mantenimiento de las aeronaves e instalaciones conforme a los requerimientos de la autoridad competente, con multa de cien salarios mínimos.
- r) Aplicar tarifas o rutas distintas de las autorizadas y registradas, con multa de cien salarios mínimos.
- s) No proporcionar la información técnica, los datos meteorológicos de cualquier otra índole relacionados con la seguridad de la aeronavegación a las aeronaves en vuelo que los soliciten ni los que la autoridad competente le requiera en los plazos fijados por esta ley, con multa de cuarenta salarios mínimos.
- t) No sujetarse a los itinerarios, las frecuencias de vuelo ni los horarios autorizados, con multa de cien salarios mínimos.
- u) Ordenar a la tripulación actos que impliquen la infracción de esta ley, sus reglamentos o las normas conexas, con multa de cien salarios mínimos.
- v) Permitir u ordenar que sus aeronaves estorben o impidan el tránsito aéreo o la circulación en los aeródromos, con multa de cincuenta salarios mínimos.
- w) Sobrepasar los pesos máximos legalmente autorizados para el tipo de aeronave, con multa de cincuenta salarios mínimos.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 295.- Se impondrá multa de trescientos colones (300.00) a tres mil colones (3.000.00) al comandante o piloto de cualquier aeronave civil que sin tener autorización o sin que medie causa de fuerza mayor:

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

- a) Volare sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la prescrita por el Reglamento de Tránsito Aéreo.
- b) Realizarse vuelos acrobáticos, rasantes o evoluciones peligrosas sobre concentraciones o grupos de personas, o vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción.
- c) Condujere una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula.
- d) Condujere una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad o sin que este hubiere sido debidamente revalidado.
- e) Condujere o tripulare una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales documentos no hubieren sido debidamente revalidados.
- f) Condujere una aeronave sin contar con los seguros correspondientes.
- g) Transportare pasajeros o carga.

Artículo 296.- (*) Se sancionará con las multas citadas en este artículo al piloto que esté al mando de cualquier aeronave civil e incurra en alguno de los siguientes hechos:

- a) Permitir que cualquier persona sin ser miembro de la tripulación de vuelo participe en la operación de los mandos de la aeronave, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de treinta salarios mínimos.
- b) Transportar armas, mercancías o artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos, u otros semejantes sin la debida autorización, con multa de cien salarios mínimos.
- c) No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos

de vuelos de internación en el territorio nacional, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de veinte salarios mínimos.

d) Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su padecimiento, constituyan riesgo para la vida o salud de los demás pasajeros, salvo casos justificados, con multa de veinte salarios mínimos.

e) Abandonar a la tripulación, los pasajeros, la aeronave, la carga, los demás efectos, en un lugar distinto de la terminal de vuelo sin causa justificada, con multa de veinte salarios mínimos.

f) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sin autorización o en lugares prohibidos, con multa de cincuenta salarios mínimos.

g) Tripular la aeronave sin licencia o con la licencia vencida, con multa de cincuenta salarios mínimos.

h) Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba respecto del tránsito aéreo, salvo por causa justificada de fuerza mayor, con multa de veinte salarios mínimos.

i) Iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo ni de que la aeronave ostenta las marcas de nacionalidad y matrícula, con multa de treinta salarios mínimos.

j) Operar aeronaves sin haber cumplido los procedimientos del plan de vuelo, migratorio y aduanal, con multa de veinte salarios mínimos.

k) Operar la aeronave en forma negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante o quien corresponda, sin causa justificada, con multa de cuarenta salarios mínimos.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

l) No informar, a quien corresponda, sobre los accidentes o incidentes que ocurran, dentro de los plazos correspondientes salvo casos justificados, con multa de veinte salarios mínimos.

m) No utilizar, durante la operación de la aeronave, los servicios y las instalaciones de ayuda a la navegación aérea ni los demás servicios auxiliares, con multa de veinte salarios mínimos.

n) Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin autorización, con multa de cuarenta salarios mínimos.

ñ) Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la autoridad competente, con multa de cuarenta salarios mínimos.

o) Arrojar objetos o lastre desde la aeronave en vuelo o antes del vuelo o tolerar que se arrojen innecesariamente, con multa de cuarenta salarios mínimos.

p) Negarse a participar en las operaciones de búsqueda o salvamento, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de quince salarios mínimos.

(El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 297.- (*) Será sancionado con multa de cien salarios mínimos y la medida de rehabilitación que determine la Comisión Médica Aeronáutica, el piloto que tripule una aeronave ebrio o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o sustancias enervantes o permita que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones en

estado de ebriedad o bajo los efectos citados o el que realice actos u omisiones tendientes a la comisión de los delitos de contrabando, tráfico ilegal de personas, drogas y armas.

Igual sanción se impondrá a los miembros de la tripulación de vuelo, o al personal de tierra licenciado que se encuentre en los mismos supuestos.

En caso de reincidencia y si el proceso de rehabilitación resulta infructuoso, se procederá a revocar las licencias indicadas. Las sanciones contenidas en los párrafos anteriores, se aplicarán previa verificación del procedimiento de investigación.

(El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 298.- (*) Se impondrá multa de cinco salarios mínimos a los propietarios o poseedores de aeródromos, helipuertos o propiedades ubicadas en sus cercanías, por impedir el tránsito, la circulación o el acceso de funcionarios y autoridades debidamente acreditados y en funciones propias del cargo.

(El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 299.- (*) En caso de reincidencia, la autoridad competente podrá imponer una sanción equivalente hasta al doble de la señalada en cada caso, sin perjuicio de las ulteriores

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

responsabilidades civiles o penales que resulten.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 300.- (*) Se impondrá una multa mínima de veinte salarios mínimos, según la gravedad del hecho, a la empresa de servicio aéreo que opere en el país, al personal técnico aeronáutico, o a cualquier persona por infringir esta ley, sus reglamentos o las disposiciones conexas no previstas en los artículos anteriores.

() El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 7864 de 22 de febrero de 1999. Alcance No. 16 a LG# 47 de 9 de marzo de 1999.*

Artículo 301.- La aplicación de las sanciones establecidas por esta ley se hará de acuerdo con lo estipulado en el título séptimo de la presente ley, correspondiente a los procedimientos.

Artículo 302.- La aplicación de las sanciones establecidas en esta ley, no perjudicará el ejercicio de las acciones penales correspondientes.

TÍTULO SÉTIMO

Disposiciones Finales

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 303.- Los miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil no podrán intervenir en las resoluciones de un asunto en que tengan algún

interés ellos o sus parientes inmediatos hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad. Todos los actos y disposiciones del Consejo Técnico, para que tengan validez, se harán constar en resoluciones y sus procedimientos son del dominio público, excepto que, para casos de defensa nacional, se acuerde su secreto durante el tiempo necesario.

Artículo 304.- Cuando haya mérito suficiente para considerar que se ha cometido alguna infracción a esta ley o sus derivaciones, el Consejo Técnico de Aviación Civil ordenara a la Dirección General de Aviación Civil levantar la correspondiente información administrativa, bien de oficio, bien por solicitud o denuncia escrita de cualquier interesado que tenga aptitud para obligarse o responsabilizarse conforme a derecho.

Demostrada la infracción se proveerá como corresponde en lo administrativo, sin perjuicio de pasar a las autoridades judiciales el mérito de los autos provisionales para los efectos correspondientes. Planteándose, en su caso, directamente o por medio de la Procuraduría General de la República, formal denuncia o acusación.

Artículo 305.- El Consejo Técnico de Aviación Civil puede delegar en la Dirección General de Aviación Civil o en su inspector ad-hoc el trámite de recepción de pruebas, relativo a las informaciones de que trata el artículo anterior.

Artículo 306.- Las resoluciones del Consejo Técnico de Aviación Civil y

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

de la Dirección General de Aviación Civil deberán expresar las razones técnicas y jurídicas de su fundamento, así como notificarse a todos los interesados, especialmente a quienes afecte de plano. Los reglamentos aéreos y los acuerdos del Consejo Técnico de Aviación Civil entrarán en vigor cuando ellos lo especifiquen y, a falta de tal indicación, al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial o su notificación a los interesados (Así reformado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 307.- Contra las resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil podrá pedirse revisión o revocatoria ante ella, dentro de los cinco días posteriores a su notificación, debiendo en todo caso recaer resolución dentro de los cinco días siguientes a su presentación.

Artículo 308.- Dentro de los diez días siguientes a la notificación del rechazo de una revisión o revocatoria, podrá la parte afectada recurrir en apelación ante el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Artículo 309.- (*) Contra las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, podrá formularse recurso de reconsideración, dentro del plazo de quince días hábiles, contados a partir de su notificación.

(*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 8508 de 28 de abril del 2006. Alcance No. 38 a La Gaceta No. 120 del 22 de Junio del 2006.

Artículo 310.- (*) Derogado

(De las resoluciones que haya dictado el Consejo Técnico de Aviación Civil, conocerá en alzada el Tribunal Superior de lo Contencioso Administrativo quien resolverá definitivamente dentro de los treinta días siguientes al vencimiento del término del emplazamiento.)

(*) *El presente artículo ha sido derogado mediante Ley No. 8508 de 28 de abril del 2006. Alcance No. 38 a La Gaceta No. 120 del 22 de Junio del 2006.*

Artículo 311.- Las resoluciones del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil, con carácter de dictámenes técnicos sobre asuntos propios de su materia, tendrán en lo administrativo y en lo judicial el máximo valor probatorio.

Artículo 312.- Las entidades de aviación civil designarán una persona de nacionalidad costarricense para que las represente en las faltas accidentales del Gerente o Subgerente, con facultades bastantes y en calidad de delegado especial en los trámites y diligencias que a dichas entidades conciernen.

Artículo 313.- Cuando se trate de investigar infracciones cometidas por personal aeronáutico, la Dirección General de Aviación Civil podrá suspender sus licencias mientras se levanta la información. Si el expediente respectivo pasare a conocimiento de los Tribunales Comunes, serán estos los que determinen si se mantiene o se levanta dicha suspensión.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

No. 5150

Artículo 314.- En todo lo no previsto en esta ley, como supletorios, regirán las disposiciones del Código de Comercio, del Código Civil y del Código de Procedimientos Civiles (Así adicionado por ley No. 5437 de 17 de diciembre de 1973).

Artículo 315.- Para el cumplimiento de esta ley, reformase el artículo 2° de la Ley de Financiación para la terminación del Aeropuerto Nacional de Pavas, No. 4638 de 2 de Setiembre de 1970, que se leerá así:

Artículo 2- Establécele un impuesto de veinte colones (20.00) a todo pasaje aéreo en viaje al exterior. Se exceptúan aquellos casos contemplados por leyes especiales y convenios internacionales.

Los fondos provenientes de este impuesto serán destinados: el 75 % a financiar el pago de un préstamo, que por esta misma ley se autoriza, para terminar la construcción del Aeropuerto Nacional de Pavas; y un 25 % se girara al Consejo Técnico de Aviación Civil " .

Artículo 316.- Derógase la Ley General de Aviación Civil, No. 762 de 18 de octubre de 1949, así como toda otra disposición que se oponga a la presente.

Artículo 317.- Esta ley es de orden público y rige a partir de su publicación.

Artículo 318.- (*) Las empresas costarricenses que cuenten con un certificado de explotación de servicios aéreos, podrán intercambiar aeronaves, cuando las partes contratantes se obliguen a

usarlas recíprocamente sin tripulación.

() El presente artículo ha sido adicionado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

Artículo 319.- (*) Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en forma de arrendamiento recíproco".

() El presente artículo ha sido adicionado mediante Ley No. 8419 de 28 de junio del 2004. LG# 140 de 19 de julio del 2004*

Copia fiel de la versión digital en Masterlex