Ley General de Aviación Civil de Costa Rica

Ley N.º 5150

TABLA DE CONTENIDO

Ley General de Aviación Civil de Costa Rica....1
TÍTULO I....21
CAPÍTULO I....21
Disposiciones Generales....21
ARTÍCULO 1°....21
ARTÍCULO 2....21
ARTÍCULO 3º....22
ARTÍCULO 4º....23
CAPÍTULO II....23
ARTÍCULO 5....23
ARTÍCULO 5 bis....24
ARTÍCULO 6º....24
ARTÍCULO 7º....26
ARTÍCULO 8º....26
ARTÍCULO 9º....27

2

ARTÍCULO 10.....27

CAPÍTULO III.....30

ARTÍCULO 11.....30

ARTÍCULO 12.....31

ARTÍCULO 13.....32

ARTÍCULO 14.....33

ARTÍCULO 15.....33

CAPÍTULO IV.....35

ARTÍCULO 16.....35

ARTÍCULO 17.....37

ARTÍCULO 18.....37

ARTÍCULO 19.....42

ARTÍCULO 20.....44

ARTÍCULO 21.....45

TÍTULO II.....45

CAPÍTULO I.....45

Disposiciones Generales.....45

ARTÍCULO 22.....45

ARTÍCULO 23.....46

ARTÍCULO 24.....46

3

ARTÍCULO 25.....47

ARTÍCULO 26.....47

ARTÍCULO 27.....48

ARTÍCULO 28.....49

ARTÍCULO 29.....50

CAPÍTULO II.....50

ARTÍCULO 30.....51

ARTÍCULO 31.....51

ARTÍCULO 32.....52

ARTÍCULO 33.....53

CAPÍTULO III.....54

SECCIÓN I.....54

ARTÍCULO 34.....54

ARTÍCULO 35.....54

ARTÍCULO 36.....55

SECCIÓN II.....55

ARTÍCULO 37.....56

ARTÍCULO 38.....56

ARTÍCULO 39.....57

ARTÍCULO 40.....57

4

ARTÍCULO 41 57

ARTÍCULO 42 58

ARTÍCULO 43 59

ARTÍCULO 44 59

SECCIÓN III 60

ARTÍCULO 45 61

ARTÍCULO 46 61

ARTÍCULO 47 61

ARTÍCULO 48 62

SECCIÓN IV 62

ARTÍCULO 49 62

ARTÍCULO 50 63

ARTÍCULO 51 63

ARTÍCULO 52 64

ARTÍCULO 53 64

ARTÍCULO 54 64

ARTÍCULO 55 65

ARTÍCULO 56 65

ARTÍCULO 57 66

ARTÍCULO 58 66

5

SECCIÓN V 67

ARTÍCULO 59 67

ARTÍCULO 60 67

SECCIÓN VI 68

ARTÍCULO 61 68

ARTÍCULO 62 68

ARTÍCULO 63 69

ARTÍCULO 64 69

ARTÍCULO 65 69

ARTÍCULO 66 70

ARTÍCULO 67 70

ARTÍCULO 68 71

ARTÍCULO 69 72

ARTÍCULO 70 72

ARTÍCULO 71 72

ARTÍCULO 72 74

CAPÍTULO V 75

ARTÍCULO 73 75

ARTÍCULO 74 76

ARTÍCULO 75 76

6

ARTÍCULO 76.....77

ARTÍCULO 77.....78

ARTÍCULO 78.....79

ARTÍCULO 79.....79

ARTÍCULO 80.....80

ARTÍCULO 81.....80

ARTÍCULO 82.....80

ARTÍCULO 83.....81

ARTÍCULO 84.....81

ARTÍCULO 85.....82

ARTÍCULO 86.....82

ARTÍCULO 87.....83

CAPÍTULO VI.....83

SECCIÓN I.....83

ARTÍCULO 88.....83

ARTÍCULO 89.....84

ARTÍCULO 90.....84

ARTÍCULO 91.....85

ARTÍCULO 92.....86

ARTÍCULO 93.....87

7

ARTÍCULO 94.....87

CAPÍTULO VII.....88

ARTÍCULO 95.....88

ARTÍCULO 96.....89

ARTÍCULO 97.....90

ARTÍCULO 98.....90

ARTÍCULO 99.....91

TÍTULO III.....91

CAPÍTULO I.....91

Disposiciones Generales.....91

ARTÍCULO 100.....91

ARTÍCULO 101.....92

ARTÍCULO 102.....92

ARTÍCULO 103.....93

ARTÍCULO 104.....93

CAPÍTULO II.....94

ARTÍCULO 105.....94

ARTÍCULO 106.....95

ARTÍCULO 107.....96

CAPÍTULO III.....96

8

ARTÍCULO 108.....96

ARTÍCULO 109.....97

ARTÍCULO 110.....97

ARTÍCULO 111.....98

ARTÍCULO 112.....98

ARTÍCULO 113.....99

CAPÍTULO IV.....100

ARTÍCULO 114.....100

ARTÍCULO 115.....101

ARTÍCULO 116.....101

CAPÍTULO V.....101

ARTÍCULO 117.....102

ARTÍCULO 118.....103

ARTÍCULO 119.....103

ARTÍCULO 120.....104

ARTÍCULO 121.....104

ARTÍCULO 122.....105

ARTÍCULO 123.....105

ARTÍCULO 124.....106

ARTÍCULO 125.....106

9

ARTÍCULO 126.....107

CAPÍTULO VI.....107

ARTÍCULO 127.....107

ARTÍCULO 128.....108

ARTÍCULO 129.....109

ARTÍCULO 130.....109

CAPÍTULO VII.....110

ARTÍCULO 131.....110

ARTÍCULO 132.....111

ARTÍCULO 133.....111

ARTÍCULO 134.....112

ARTÍCULO 135.....112

ARTÍCULO 136.....113

ARTÍCULO 137.....114

ARTÍCULO 138.....114

ARTÍCULO 139.....115

ARTÍCULO 140.....115

ARTÍCULO 141.....116

ARTÍCULO 142.....117

CAPÍTULO VIII.....117

10

ARTÍCULO 143.....117

ARTÍCULO 144.....118

ARTÍCULO 145.....120

ARTÍCULO 146.....121

ARTÍCULO 147.....122

ARTÍCULO 148.....123

ARTÍCULO 149.....124

ARTÍCULO 150.....125

ARTÍCULO 151.....126

ARTÍCULO 152.....126

ARTÍCULO 153.....127

ARTÍCULO 154.....128

ARTÍCULO 155.....128

ARTÍCULO 156.....129

ARTÍCULO 157.....130

ARTÍCULO 158.....131

ARTÍCULO 159.....132

ARTÍCULO 160.....132

ARTÍCULO 161.....133

CAPÍTULO IX.....133

11

ARTÍCULO 162.....134

ARTÍCULO 163.....134

ARTÍCULO 164.....135

ARTÍCULO 165.....137

ARTÍCULO 166.....137

TÍTULO IV.....139

CAPÍTULO I.....139

Disposiciones Generales.....139

ARTÍCULO 167.....139

ARTÍCULO 168.....139

ARTÍCULO 169.....140

ARTÍCULO 170.....140

ARTÍCULO 171.....141

ARTÍCULO 172.....141

ARTÍCULO 173.....142

ARTÍCULO 174.....142

ARTÍCULO 175.....143

ARTÍCULO 176.....144

ARTÍCULO 177.....144

ARTÍCULO 178.....144

12

ARTÍCULO 179.....145

ARTÍCULO 180.....145

ARTÍCULO 181.....146

ARTÍCULO 182.....146

ARTÍCULO 183.....147

ARTÍCULO 184.....147

ARTÍCULO 185.....149

ARTÍCULO 186.....150

ARTÍCULO 187.....150

CAPÍTULO II.....151

ARTÍCULO 188.....151

ARTÍCULO 189.....152

ARTÍCULO 190.....153

ARTÍCULO 191.....153

ARTÍCULO 192.....154

ARTÍCULO 193.....154

ARTÍCULO 194.....155

ARTÍCULO 195.....156

ARTÍCULO 196.....156

ARTÍCULO 197.....157

13

ARTÍCULO 198.....157

ARTÍCULO 199.....158

ARTÍCULO 200.....159

ARTÍCULO 201.....160

ARTÍCULO 202.....161

ARTÍCULO 203.....163

ARTÍCULO 204.....163

ARTÍCULO 205.....164

ARTÍCULO 206.....165

ARTÍCULO 207.....165

ARTÍCULO 208.....166

ARTÍCULO 209.....166

ARTÍCULO 210.....167

ARTÍCULO 211.....167

ARTÍCULO 212.....168

ARTÍCULO 213.....168

ARTÍCULO 214.....169

ARTÍCULO 215.....169

ARTÍCULO 216.....170

ARTÍCULO 217.....170

14

CAPÍTULO III....171

ARTÍCULO 218....171

ARTÍCULO 219....172

ARTÍCULO 220....172

ARTÍCULO 221....173

ARTÍCULO 222....173

ARTÍCULO 223....174

ARTÍCULO 224....176

CAPÍTULO IV....176

ARTÍCULO 225....176

ARTÍCULO 226....177

ARTÍCULO 227....177

ARTÍCULO 228....178

CAPÍTULO V....179

ARTÍCULO 229....179

TÍTULO V....179

CAPÍTULO I....179

ARTÍCULO 230....179

ARTÍCULO 231....180

ARTÍCULO 232....180

15

ARTÍCULO 233.....181

ARTÍCULO 234.....181

ARTÍCULO 235.....182

CAPÍTULO II.....182

ARTÍCULO 236.....182

ARTÍCULO 237.....183

ARTÍCULO 238.....183

ARTÍCULO 239.....184

ARTÍCULO 240.....184

ARTÍCULO 241.....185

ARTÍCULO 242.....186

ARTÍCULO 243.....186

ARTÍCULO 244.....186

ARTÍCULO 245.....187

CAPÍTULO III.....187

ARTÍCULO 246.....187

ARTÍCULO 247.....188

TÍTULO VI.....189

CAPÍTULO I.....190

SECCIÓN I.....190

16

Disposiciones Generales....190

ARTÍCULO 248....190

ARTÍCULO 249....191

ARTÍCULO 250....191

ARTÍCULO 251....192

ARTÍCULO 252....192

ARTÍCULO 253....192

ARTÍCULO 254....193

SECCIÓN II....193

ARTÍCULO 255....193

ARTÍCULO 256....194

ARTÍCULO 257....195

ARTÍCULO 258....196

ARTÍCULO 259....197

ARTÍCULO 260....197

ARTÍCULO 261....197

ARTÍCULO 262....198

ARTÍCULO 263....198

ARTÍCULO 264....199

ARTÍCULO 265....199

17

ARTÍCULO 266.....200

SECCIÓN III.....200

ARTÍCULO 267.....200

ARTÍCULO 268.....201

ARTÍCULO 269.....202

SECCIÓN IV.....203

ARTÍCULO 270.....203

ARTÍCULO 271.....204

ARTÍCULO 272.....205

ARTÍCULO 273.....205

ARTÍCULO 274.....206

ARTÍCULO 275.....206

ARTÍCULO 276.....207

ARTÍCULO 277.....207

ARTÍCULO 278.....210

ARTÍCULO 279.....210

ARTÍCULO 280.....211

ARTÍCULO 281.....211

ARTÍCULO 282.....212

ARTÍCULO 283.....212

18

ARTÍCULO 284.....213

ARTÍCULO 285.....213

SECCIÓN V.....214

ARTÍCULO 286.....214

ARTÍCULO 287.....215

ARTÍCULO 288.....215

ARTÍCULO 289.....216

ARTÍCULO 290.....216

ARTÍCULO 291.....217

ARTÍCULO 292.....217

CAPÍTULO II.....218

ARTÍCULO 293.....218

ARTÍCULO 294.....219

ARTÍCULO 295.....223

ARTÍCULO 296.....223

ARTÍCULO 297.....226

ARTÍCULO 298.....228

ARTÍCULO 299.....228

ARTÍCULO 300.....229

ARTÍCULO 301.....229

ARTÍCULO 302.....230

TÍTULO VII.....230

Disposiciones Finales.....230

CAPÍTULO ÚNICO.....230

ARTÍCULO 303.....230

ARTÍCULO 304.....231

ARTÍCULO 305.....232

ARTÍCULO 306.....232

ARTÍCULO 307.....233

ARTÍCULO 308.....233

ARTÍCULO 309.....234

ARTÍCULO 310.....234

ARTÍCULO 311.....234

ARTÍCULO 312.....235

ARTÍCULO 313.....235

ARTÍCULO 314.....236

ARTÍCULO 315.....236

ARTÍCULO 316.....237

ARTÍCULO 317.....237

ARTÍCULO 318.....237

20

ARTÍCULO 319.....238

TRANSITORIO I.....238

N° 5150

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

Ley General de Aviación Civil de Costa Rica

TÍTULO I

Del Régimen

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1º

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 pro 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."

(Así reformado por el artículo 1 de la Ley N° 8038 del 12 de octubre del 2000)

(NOTA: El texto del artículo anterior a la presente reforma estaba TACITAMENTE reformado por el artículo 14, inc. 35 de la Ley de Presupuesto Nº 7018 de 20 de diciembre de 1985. Al respecto el dictamen C-178-95 considera que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado del MOPT, que goza de una personalidad jurídica instrumental referida al manejo de los fondos provenientes de esta ley -5150-)

ARTÍCULO 3º

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 4º

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 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.

TRANSITORIO único de la Ley N° 8038 del 12 de octubre del 2000.- Para los efectos del artículo 5º aquí reformado, se entenderá que la composición actual del Consejo Técnico de Aviación Civil se mantendrá hasta el fin del presente período constitucional de gobierno, y que la nueva conformación entrará en vigencia cuando el Poder Ejecutivo designe a los nuevos miembros, conforme al procedimiento de ley.

(Así reformado por el artículo único de la Ley N° 8038 del 12 de octubre del 2000)

ARTÍCULO 5 bis

DEROGADO.

(Adicionado por el artículo 122 de la Ley Nº 7015 de 22 de noviembre de 1985, posteriormente derogado por el 81 de la Nº 7051 de 30 de octubre de 1986)

ARTÍCULO 6º

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 aeronáuticas 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."

(Así reformado por el artículo único de la Ley N° 8038 del 12 de octubre del 2000)

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 Públicas 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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

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."

(Así reformado porel artículo único de la Ley N° 8038 del 12 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 servicios internacionales, serán aprobados en última instancia por el Poder Ejecutivo.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley Nº 5437 del 17 de

diciembre de 1973).

ARTÍCULO 9º

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, fábricas de piezas o partes de 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 nacionales o internacionales, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquier otra actividad relacionada con la aviación civil.

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, considera que el inciso anterior es inaplicable para el caso de líneas aéreas estadounidenses, de acuerdo con lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, ley No. 7857 de 22 de diciembre de 1998, "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense. Por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

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, certificado de aeronavegabilidad.

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

XIII.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeródromos particulares, en los cuales únicamente podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense. Los aeródromos particulares sólo podrán ser usados para aviación agrícola particular.

(Así reformado por el artículo 1° de la Ley N° 6021 de 15 de diciembre de 1976)

CAPÍTULO III

(NOTA: Este Capítulo III fue así adicionado por el artículo 1° de

la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, pasando el anterior Capítulo III

a ser el IV. Igualmente se introdujeron los artículos 11 al 15 inclusive

y se corrió la numeración del articulado restante. Todas las referencias

y relaciones entre las normas fueron ajustadas en el presente texto).

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.

(Así adicionado por el artículo 1º de la 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 se hubieran desnaturalizado los motivos que sustentaron su autorización.

3.- Cuando transcurridos los plazos, no se hubieran cumplido los

requisitos exigidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

(Así adicionado por el artículo 1º de la 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 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.

(Así adicionado por el artículo 1º de la 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.

(Así adicionado por el artículo 1º de la 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 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 proveer.

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.

(Así adicionado por el artículo 1° de la ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991).

CAPÍTULO IV

NOTA: Corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 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 técnicas en aviación civil en forma continua durante los últimos cinco años antes de sus nombramiento.

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

NOTA: Original 11: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 a voto.

NOTA: Original 12: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado este inciso por el artículo 1°, inciso a), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

II.- Otorgar, refrendar, revalidar, convalidar, suspender temporalmente o cancelar licencias y certificados de aptitud del 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.

(Así reformado el inciso anterior por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

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).

(Así reformado este inciso por el artículo 1°, inciso a), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

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 creación del organismo correspondiente, aquéllos.

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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 74 y 184.

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, otorgará 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 el artículo 1° de la Ley N° 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.

(Así reformado este inciso por el artículo 1°, inciso a), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

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 del transporte aéreo, para lo cual prescribirá y revisará periódicamente;

a) Regulaciones de tránsito aéreo concerniente a:

1) Navegación aérea.

2) Identificación de las aeronaves civiles.

3) Régimen de vuelo de las aeronaves, incluyendo las altitudes de vuelo y cruzamiento, mínimos meteorológicos, reglas para vuelo visual e instrumentos y todo lo relacionado con el control de 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.

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.

XVIII- Otorgar exención al cumplimiento de una disposición contenida en los reglamentos técnicos; lo anterior de forma excepcional, temporal y a solicitud de la parte interesada, la cual deberá fundamentarse en una evaluación de riesgos de seguridad operacional o estudio aeronáutico, avalados por las unidades técnicas competentes, quienes recomendarán la exención de manera que aseguren que con dicha medida se mantendrá un nivel de seguridad aceptable.

(Así adicionado el inciso anterior por el artículo 1° de la ley N° 10014 del 27 de setiembre de 2021)

(NOTA: Original 13: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

ARTÍCULO 19

La Dirección General de Aviación Civil someterá 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.

NOTA: Original 14: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(Mediante el Decreto Ejecutivo No. 27786 del 19 de marzo de 1993, se emitió el Reglamento sobre Directivas de Aeronavegabilidad (RAC 39).

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 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.

(Así reformado por el artículo único de la Ley Nº 8038 del 12 de octubre del 2000)

NOTA: Original 15: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 cuenta la Dirección con personal capacitado.

NOTA: Original 16: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

TÍTULO II

De la Circulación Aérea

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 22

El espacio aéreo situado sobre el territorio de la

República de Costa Rica, está 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.

NOTA: Original 17: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 18: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 19: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso b), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 20: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

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.

NOTA: Original 21: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 él, o cuando la aeronave realice en dicho territorio el primer aterrizaje

posterior al hecho, acto o delito.

NOTA: Original 22: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 sólo 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 él, o cuando la aeronave realice en territorio costarricense el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito, si o mediara en este último caso pedido de extradición. Si se pidiere la extradición, se procederá de acuerdo con la ley y tratados

vigentes en la materia.

NOTA: Original 23: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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

NOTA: Original 24: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO II

Del Registro Aeronáutico Costarricense

ARTÍCULO 30

El Registro Aeronáutico Costarricense constará de dos secciones:

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

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

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.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 25: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 31

En el Registro Nacional de Aeronaves se inscribirán:

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

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.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 26: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.

ARTÍCULO 32

En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

I.- Los comprobantes de aeronavegabilidad.

(Así reformado el inciso anterior por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

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.

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

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.

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

VI.- Los contratos de arrendamiento de aeronaves de matrícula extranjera.

(Así adicionado el inciso anterior por el artículo 3° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

VII.- Los contratos de seguros constituidos sobre aeronaves.

(Así adicionado el inciso anterior por el artículo 3° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 27: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 28: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO III

De las Aeronaves

SECCIÓN I

Clasificación

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.

NOTA: Original 29: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 35

Las aeronaves civiles destinadas permanente o transitoriamente al servicio del Poder Público, se considerarán aeronaves del Estado.

NOTA: Original 30: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 31: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

SECCIÓN II

De la Nacionalidad y Matrícula

ARTÍCULO 37

Las aeronaves civiles, debidamente inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves, tienen la nacionalidad costarricense.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 32: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 33: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 34: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 35: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

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.

(Así reformado por el artículo 1 ° de la ley N ° 8419 de 28 de junio de 2004)

ARTÍCULO 42

La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves podrá ser solicitada por su propietario.

(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

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.

(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 2° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

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.

(Así reformado por el artículo 1 ° de la ley N ° 8419 de 28 de junio de 2004)

ARTÍCULO 43

Las aeronaves civiles, matriculadas en Costa Rica,

perderán la nacionalidad por cancelación de su inscripción en el Registro

Aeronáutico Costarricense.

NOTA: Original 38: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 44

La inscripción y matrícula de una aeronave civil costarricense podrá cancelarse:

I.- A solicitud escrita del propietario de la aeronave, siempre que ésta no estuviere gravada. En caso contrario, para llevar a efecto esta cancelación se necesitará 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 término 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.

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.

(Así adicionado por el artículo 3 ° de la ley N ° 8419 del 28 de junio de 2004)

(*) De acuerdo con la reforma de ley N ° 7251 del 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 18).

SECCIÓN III

De la Aeronavegabilidad

ARTÍCULO 45

Toda aeronave civil que vuele sobre territorio costarricense, deberá estar provista de su certificado de aeronavegabilidad vigente o documento equivalente.

NOTA: Original 40: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 41: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 42: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 43: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

SECCIÓN IV

De las Operaciones

ARTÍCULO 49

Las aeronaves deben operarse dentro de las

limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad y documentos relacionados al respecto.

NOTA: Original 44: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 50

Las aeronaves civiles no podrán utilizarse para otra finalidad que no sea aquella para las cuales se les ha expedido el certificado de aeronavegabilidad u autorización correspondiente.

NOTA: Original 45: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 46: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 47: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 53

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

NOTA: Original 48: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 54

Se prohibe 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.

NOTA: Original 49: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 55

En aeronaves de transporte público no podrán viajar personas bajo los efecto 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 sólo podrá efectuarse ajustándose a la reglamentación respectiva.

NOTA: Original 50: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 56

Se prohibe 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.

NOTA: Original 51: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 57

Se prohibe 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.

NOTA: Original 52: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 58

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

NOTA: Original 53: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

SECCIÓN V

Del Manenimiento 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 de los reglamentos y demás derivaciones de esta ley.

NOTA: Original 54: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(Mediante el Decreto Ejecutivo No. 27786 del 19 de marzo de 1993, se emitió el Reglamento sobre Directivas de Aeronavegabilidad (RAC 39).

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 aquél constituya causa de inseguridad.

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

NOTA: Original 55: corrida su numeración a la actual de conformidadcon el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(Mediante el Decreto Ejecutivo No. 27786 del 19 de marzo de 1993, se emitió el Reglamento sobre Directivas de Aeronavegabilidad (RAC 39).

SECCIÓN VI

Del Personal Aeronáutico

ARTÍCULO 61

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

NOTA: Original 56: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 57: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 ellas, los pilotos, copilotos, navegantes, mecánicos, radioperadores, aeromozos y auxiliares de a bordo.

NOTA: Original 58: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 64

El personal de vuelo comprende todos aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios especiales para el funcionamiento de la aeronave.

NOTA: Original 59: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 65

Los aeromozos 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.

NOTA: Original 60: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 66

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

NOTA: Original 61: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 67

El Poder Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y a propuesta del Consejo Técnico de Aviación Civil, reglamentará:

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.

NOTA: Original 62: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 68

ANULADO por Resolución de la Sala Constitucional N° 1059-95 de las 17:15 horas del 22 de febrero de 1995, adicionada y aclarada por Resolución 136-95 de las 14:32 horas del 28 de febrero de 1995 de la misma Sala.

NOTA: Original 63: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 69

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

NOTA: Original 64: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 éste, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente toma a su cargo la aeronave, pasajeros, carga, equipaje y correo.

NOTA: Original 65: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 71

Corresponde al comandante de la aeronave:

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

b) Mantener el orden en la aeronave e impartir a bordo las medidas restrictivas a las personas que lo perturben, cometan faltas o 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 abordo 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 aterrizaje 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.

NOTA: Original 66: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 en perfectas condiciones de funcionamiento.

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 esté prohibido o aquella que esté 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.

NOTA: Original 67: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO V

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.

NOTA: Original 68: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 69: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 75

Toda aeronave civil que efectúe vuelos sobre territorio costarricense debe estar prevista de los siguientes documentos y certificados vigentes:

a) Certificado de matrícula.

b) Certificado de aeronavegabilidad.

c) Las licencias correspondientes al personal de vuelo.

d) Libros de abordo.

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).

NOTA: Original 70: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 71: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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, cargo 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.

NOTA: Original 72: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 78

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

NOTA: Original 73: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para la realización de dichos vuelos.

NOTA: Original 74: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 80

El comandante de una aeronave que vuele sobre territorio costarricense, está obligado a aterrizar en él, cuando se lo ordene la Dirección General de Aviación Civil.

NOTA: Original 75: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 81

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

NOTA: Original 76: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 más cercana con el fin de que ésta dicte las providencias necesarias para evitar que la aeronave sea descargada sin llenar los requisitos de ley. Los gastos extraordinarios que con este motivo se ocasionen, correrán por cuenta del propietario u operador de la aeronave.

NOTA: Original 77: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 83

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

NOTA: Original 78: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 84

Los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras de turismo que deseen visitar a Costa Rica, deberán dar aviso de sus llegada a la Dirección General de Aviación Civil, suministrando la

información que ésta requiera.

NOTA: Original 79: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 término que el funcionario competente de migración haya autorizado su permanencia en el país.

NOTA: Original 80: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 86

Se prohibe 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.

NOTA: Original 81: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 Area Terminal, aeropuertos o aeródromos, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta ley o sus reglamentos.

NOTA: Original 82: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO VI

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 funcionarán y serán administrados de conformidad con el reglamento interno que al efecto se

expida.

NOTA: Original 83: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 84: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 90

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

NOTA: Original 85: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

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 éste 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 el artículo 1° de la ley N° 6021 de 15 de diciembre de 1976).

NOTA: Original 86: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 87: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 88: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 94

En los aeródromos y aeropuertos civiles la autoridad superior en lo 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 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.

NOTA: Original 89: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO VII

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 el artículo 1° de la ley Nº 6021 de 15 de diciembre de 1976).

NOTA: Original 90: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 éstos, 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.

NOTA: Original 91: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 92: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 coordinará lo pertinente, con la autoridad que corresponda.

NOTA: Original 93: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 94: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

TÍTULO III

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.

NOTA: Original 95: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 96: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 a ellos.

b) Se llevan a cabo con el objeto de servir el 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.

NOTA: Original 97: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 103

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

NOTA: Original 98: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 99: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

CAPÍTULO II

De la Aviación Agrícola

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.

d) Aplicación de defoliantes, fertilizantes, insecticidas, pesticidas, fungicidas y hierbicidas.

e) Provocación artificial de lluvias.

f) Cualesquiera otras aplicaciones científicas de la aviación con fines agrícolas que sean aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

NOTA: Original 100: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 106

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

NOTA: Original 101: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 102: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 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 el artículo 1 de la ley Nº 6021 de 15 de diciembre de 1976).

NOTA: Original 103: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 109

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

NOTA: Original 104: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 110

Los propietarios y operadores de aeronaves del servicio aéreo particular deberán llenar todos los requisitos de seguridad que la presente ley y su reglamento establecen para los servicios aéreos de transporte público.

NOTA: Original 105: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 autorizados por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

NOTA: Original 106: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 del 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 109.

NOTA: Original 107: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 abordo; además, deberán cumplir con todas las disposiciones sobre seguridad de la navegación aérea contenidas en

esta ley y sus reglamentos.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 del 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 108.

NOTA: Original 108: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 especiales, para operación dentro y fuera del país, siempre y cuando llene los requisitos de la ley.

(Así reformado por el artículo 1 de la ley Nº 5437 del 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 109: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de

1991.-

ARTÍCULO 115

Ninguna compañía que cuente con certificado para

vuelos especiales, podrá establecer itinerarios ni vender boletos al público, aunque sí les está permitido hacer propaganda.

NOTA: Original 110: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 116

El reglamento del servicio de vuelos especiales

establecerá los requisitos que deben llenar las compañías que soliciten el respectivo certificado de explotación.

NOTA: Original 111: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO V

De los Clubes Aéreos, Escuelas de Aviación,

Fábricas y Talleres Aeronáuticos

ARTÍCULO 117

Sólo 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 extender 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.

NOTA: Original 112: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 118

Se consideran de utilidad pública:

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

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

NOTA: Original 113: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 119

Para el establecimiento de fábricas y plantas armadoras de aeronaves, motores y accesorios o talleres de conservación aeronáutica, se necesitará 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.

NOTA: Original 114: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 115: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 116: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 122

La Dirección General de Aviación Civil aceptará 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 reexamen cuando lo estime conveniente.

NOTA: Original 117: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 123

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

NOTA: Original 118: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 124

Los clubes aéreos se organizarán de acuerdo con la Ley de Asociaciones Civiles (Ley Nº 218 de 8 de agosto de 1939).

NOTA: Original 119: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 125

No causará 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.

NOTA: Original 120: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 121: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 telecomunicaciones aeronáuticas, ya sean tráfico clase A o B, los informes meteorológicos, las facilidades de radio navegación y los servicios de balizamiento diurno o nocturno.

NOTA: Original 122: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 123: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 129

La Dirección General de la 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.

NOTA: Original 124: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 130

La operación de los sistemas y equipos de radiocomunicaciones aeronáuticas que actualmente existen en el país así como la instalación y operación de los que en el futuro se establezcan,

estarán 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.

NOTA: Original 125: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO VII

De los Incidentes y Accidentes

ARTÍCULO 131

La Comisión Investigadora está obligada a investigar los accidentes o incidentes de importancia que ocurran a aeronaves dentro del territorio nacional; concluida la investigación, dicha comisión determinará la causa probable del incidente o accidente, recomendando las

medidas correctivas que correspondan.

NOTA: Original 126: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 127: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 128: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 134

Las autoridades civiles y militares más 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.

NOTA: Original 129: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 más 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 tomará bajo su responsabilidad la aeronave, equipajes, carga, correo y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulantes.

NOTA: Original 130: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 está facultado por la presente ley, para citar e interrogar bajo juramento, a cualquier persona que estime conveniente, así como para retener libros, documentos, evidencias y cualquiera otro elemento que

considere necesario para la investigación.

NOTA: Original 131: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 137

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

NOTA: Original 132: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 133: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 más rápida a la Dirección General de Aviación Civil.

NOTA: Original 134: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 140

Sí, 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.

NOTA: Original 135: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 136: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 137: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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

(Así reformado por el artículo 1°, inciso c), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 138: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso d), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 139: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991)

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 llenen 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 sólo podrán hacer uso de la palabra los interesados, considerándose como tales a los 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 el artículo 1° de la ley N° 5437 del 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 140: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 del 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 141: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 pretende operar, en caso de tratarse de transporte aéreo o aviación agrícola.

e) Equipo y personal técnico areonáutico 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.

NOTA: Original 142: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 148

Los certificados de explotación para transporte aéreo especificarán, 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.

NOTA: Original 143: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 otorgarán 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 ajustarán al principio de equitativa reciprocidad a las

disposiciones de esta ley y del reglamento respectivo.

NOTA: Original 144: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 está 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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 del 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 147 y 148.

NOTA: Original 145: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 Tranportes. Transcurrido ese plazo, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolverá la gestión, aun cuando no hubiere habido pronunciamiento del Ministerio citado.

NOTA: Original 146: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso e), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 147: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991)

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.

NOTA: Original 148: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de

1991.-

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.

NOTA: Original 149: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 150: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de

1991.-

ARTÍCULO 156

No se otorgarán certificados de explotación para servicios públicos aéreos si no se comprueba entre otros que el solicitante se encuentra completamente al día en el pago de impuestos, y en los siguientes casos:

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 trata de un servicio que pretenda, por medio de una competencia antieconómica, eliminar o perjudicar las explotaciones aéreas ya establecidas.

3) Anulado.

(Anulado este inciso mediante resolución de la Sala Constitucional N° 11156-2007 del 01 de agosto de 2007.)

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.

NOTA: Original 151: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 152: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 153: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de

1991.-

ARTÍCULO 159

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

NOTA: Original 154: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 160

El Consejo Técnico podrá extender certificados de tipo, cuando existan en el país fábricas 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.

NOTA: Original 155: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 161

Los motores y hélices con certificados de tipo reconocidos no deben ser instalados más 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.

NOTA: Original 156: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 157: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 158: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 público 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 realice en aeronaves de retropropulsión.

NOTA: Original 159: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

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 aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

NOTA: Original 160: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

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.

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.

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

(Así reformado por el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973 y posteriormente reformado por el artículo único de la Ley N° 8038 del 12 de octubre del 2000).

NOTA: Original 161: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas

nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

TÍTULO IV

De las Empresas de Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 167

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

NOTA: Original 162: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 163: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 164: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 170

El transporte aéreo de pasajeros y mercancías está sometido en lo no previsto en la presente ley, a las disposiciones del Código de Comercio y leyes especiales relacionadas con el transporte, en cuanto sean aplicables y no estén en contradicción con las disposiciones de esta ley.

NOTA: Original 165: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 166: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 167: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 168: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 169: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 170: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(La Procuraduría General de la República mediante pronunciamiento N° C-029-1999, del 02 de febrero de 1999, derogo tácitamente este artículo, de acuerdo a lo previsto por el artículo 12 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, Ley No. 7857 "en lo que respecta a la fijación de las tarifas del transporte aéreo por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil…para el caso de los servicios aéreos prestados por líneas de nacionalidad costarricense hacia suelo norteamericano o de líneas norteamericanas hacia suelo costarricense… por lo que las tarifas relativas al transporte aéreo comercial de esas

nacionalidades, podrían ser, tan sólo, notificadas a la autoridad aeronáutica respectiva, si así ésta lo requiere.")

ARTÍCULO 176

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

NOTA: Original 171: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 172: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 173: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 179

Anulado.

(Anulado este artículo mediante resolución de la Sala Constitucional N° 11156-2007 del 01 de agosto de 2007.)

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.

NOTA: Original 175: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 sólo se otorgará en caso de que la empresa establecida no esté en condiciones de prestar el servicio.

NOTA: Original 176: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 177: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 178: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 afectados por una epidemia, se le exigirá, además, el certificado de sanidad correspondiente.

En este caso, quedará 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 autorizado en el país, no son aplicables los incisos b) y e).

(Así reformado por el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de

diciembre de 1973).

NOTA: Original 179: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 180: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 186

DEROGADO.

(Derogado por el artículo 3° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 181: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 182: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 183: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 167.

NOTA: Original 184: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 185: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 186: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de

1991.-

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.

NOTA: Original 187: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 188: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 189: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 190: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 él los objetos personales que el viajero conserve bajo su custodia.

Un ejemplar del talón de equipaje serán entregado al viajero; el otro lo conservará el porteador.

NOTA: Original 191: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 del valor declarado, en su caso.

h) Nombre el propietario del equipaje.

NOTA: Original 192: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 quedará sujeto a las disposiciones de la presente ley. Sin embargo, si el porteador recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje o si éste no contuviera la indicación del número del 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.

NOTA: Original 193: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 afectan la existencia ni la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las disposiciones de la presente ley sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 199(*).

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 204.

NOTA: Original 194: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 200

La expedición de la carta de porte se sujetará 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 considerará, salvo prueba en contrario, que actúa por cuenta del cargador.

NOTA: Original 195: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 201

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

NOTA: Original 196: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

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.

NOTA: Original 197: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 203

Si el porteador aceptare la mercancía sin que se haya

expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el artículo 197(*), del inciso a), al inciso l) 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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 202.

NOTA: Original 198: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 él 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.

NOTA: Original 199: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 más que en caso de verificación efectuada por él en presencia del cargador y hecho constar en la carta de porte aéreo o que se trate de manifestaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

NOTA: Original 200: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 201: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 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.

NOTA: Original 202: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 208

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

NOTA: Original 203: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 éste, será responsable, salvo la acción contra el cargador, del perjuicio que pudiera causarse

por este hecho al tenedor regular de la carta de porte.

NOTA: Original 204: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 205: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 206: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 212

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

NOTA: Original 207: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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, ésta no se recibe, el consignatario quedará autorizado para hacer valer con relación al porteador los derechos que le otorgue el contrato de transporte.

NOTA: Original 208: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 213, 215 y 217.

NOTA: Original 209: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 207 a 214.

NOTA: Original 210: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 207 a 214.

NOTA: Original 211: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 212: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO III

De los Contratos de Utilización de Aeronaves*

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.

*(*Así modificado su encabezado por el artículo 2 ° de la ley N ° 8419 del 28 de junio de 2004)*

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 el artículo 1° de la ley Nº 5437 de 17 de

diciembre de 1973).

NOTA: Original 214: corrida su numeración a la actual de

conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de

1991.-

ARTÍCULO 220

Recaerán sobre el fletante todas las

responsabilidades a que se refiere esta ley, relacionados con el contrato

de transporte.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 215: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 221

DEROGADO.

(Derogado por el artículo 3° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 216: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 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.

(Así reformado por el artículo 1 ° de la ley N ° 8419 de 28 de junio de 2004)

ARTÍCULO 223

El arrendamiento de aeronaves podrá hacerse para uno

o más 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 necesitará 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 ésta bajo su dirección y dependencia, quedando a cargo del arrendatario, en cualquier circunstancia, la conducción técnica de la propia aeronave.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 218: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 224

Los contratos de utilización de aeronaves deberán otorgarse en escritura pública y se inscribirán en el Registro Aeronáutico.

(Así reformado por el artículo 1 ° de la ley N ° 8419 de 28 de junio de 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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 220: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 reformado por el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 221: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 todo los casos, se deberá contar con la recomendación de la Dirección General de Aviación Civil.

NOTA: Original 222: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 223: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 224: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

TÍTULO V

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 esté matriculada en el Registro

Aeronáutico.

NOTA: Original 225: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 226: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 232

Dos o más personas, físicas o jurídicas, podrán ser copropietarias de una aeronave y el condominio se regirá por las reglas del Código Civil.

NOTA: Original 227: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de

1991.-

ARTÍCULO 233

No podrá venderse, donarse, darse en arrendamiento o como dato (sic*), 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 aeronave y el lugar donde efectuará sus operaciones.

NOTA: Original 228: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

(sic*) Debe entenderse "comodato".

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.

NOTA: Original 229: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 235

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

NOTA: Original 230: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO II

De los Embargos y Prenda

ARTÍCULO 236

Con excepción de las aeronaves el Estado, todas las demás son susceptibles a embargo.

NOTA: Original 231: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de

1991.-

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.

NOTA: Original 232: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 233: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de

1991.-

ARTÍCULO 239

Las aeronaves civiles, los motores, hélices, otros equipos y repuestos para las mismas, son susceptibles de prenda. Este contrato se regirá por las disposiciones aplicables del Código de Comercio y en su defecto, del Código Civil.

NOTA: Original 234: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 235: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 236: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 242

Las aeronaves pignoradas en el país no podrán ser trasladadas temporal o definitivamente al exterior sin consentimiento expreso del acreedor, quien deberá otorgar su autorización en escritura pública.

NOTA: Original 237: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 243

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

NOTA: Original 238: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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(*).

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 241.

b) Por las otras formas de extinción de las obligaciones comunes.

NOTA: Original 239: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 245

(Derogado por el artículo 4° de la ley N° 8766 del 01 de setiembre de 2009)

NOTA: Original 240: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

CAPÍTULO III

Del Abandono y Pérdida

ARTÍCULO 246

Se considerará 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 declarará pérdida de la aeronave y ordenará cancelación de la matrícula en el Registro correspondiente. A partir de esta declaración, empezarán a contarse los plazos de prescripción de las acciones civiles respectivas.

NOTA: Original 241: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 247

Se considerará 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) mandará 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 proceda a subastarla a beneficio del fisco.

NOTA: Original 242: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

TÍTULO VI

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 243: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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

NOTA: Original 244: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 245: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de

1991.-

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.

NOTA: Original 246: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 252

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

NOTA: Original 247: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 253

Cuando no se hiciere 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.

NOTA: Original 248: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 254

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

NOTA: Original 249: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

SECCIÓN II

De la Responsabilidad por Daños a Pasajeros y Tripulantes

ARTÍCULO 255

El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por la muerte 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.

NOTA: Original 250: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso f), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 251: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

ARTÍCULO 257

El Instituto Nacional de Seguros en lo referente a toda clase de seguros sobre aviación, no podrá cobrar más de 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 este artículo.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 252: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso g), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 253: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

ARTÍCULO 259

La responsabilidad civil de las empresas extranjeras o nacionales en el transporte internacional se regirán por las convenciones internacionales vigentes en la República.

NOTA: Original 254: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 255: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 251(*).

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 256.

NOTA: Original 256: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 257: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 daños fueren consecuencia directa de un hecho ocurrido durante tal período.

(*) De acuerdo con reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refieren a los artículos 255, 256 y 258, respectivamente.

NOTA: Original 258: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 264

La empresa de transporte no será responsable de los daños que provengan de accidentes provocados intencionalmente por la víctima, ni por lo que sufra un pasajero al subir o bajar de la eronave con notoria imprudencia.

NOTA: Original 259: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 260: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 261: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 período

transcurrido desde el momento en que debió haber comenzado el vuelo de acuerdo con lo previsto en el contrato de transporte, hasta el momento en que termina el viaje.

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 meteorológicas adversas u otras causas de caso fortuito o fuerza mayor, no se considerarán como infracción del contrato de transporte, ni implicarán responsabilidad alguna para la empresa.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 262: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 268

En caso de retraso de una aeronave, la responsabilidad del porteador se limitará a una suma máxima equivalente al 50 % del precio del boleto de pasaje, de acuerdo con el contrato de

transporte respectivo.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 263: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 1° de la ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 264: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 causahabientes del que falleciere y la persona que sufriere lesiones, tendrán derecho a reparación en las condiciones fijadas por esta ley con sólo 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.

NOTA: Original 265: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 271

Para los efectos de la responsabilidad prevista en el artículo anterior, se considerará 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.

NOTA: Original 266: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 272

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

NOTA: Original 267: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 tomó las medidas adecuadas para impedir el uso ilegítimo de la aeronave.

NOTA: Original 268: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 1° de la ley N° 5437 de 17 de diciembre de 1973).

NOTA: Original 269: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 pública.

NOTA: Original 270: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 pérdidas por lesión o muerte de personas y por daños a la propiedad de terceros, como consecuencia directa de la propiedad, mantenimiento, operación o uso de esas aeronaves, dentro del territorio nacional.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 270.

NOTA: Original 271: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso h), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

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 (¢ 30,000.00) por personas, sesenta mil colones (¢ 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 (¢ 30,000.00) por persona y cien mil (¢ 100,000.00) por accidente.

Por daños a la propiedad de terceros, cincuenta mil colones (¢ 50,000.00) por accidente.

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

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

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

4.- Peso de más de veinticinco mil kilogramos:

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

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

NOTA: Original 272: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 278

Para los efectos de esta ley "peso" significa el peso

máximo de despegue especificado en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

NOTA: Original 273: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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(*).

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 277.

NOTA: Original 274: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 éste no pueda suministrarlo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 252(*) de esta ley.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 257.

NOTA: Original 275: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 277.

NOTA: Original 276: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 282

Cuando por resolución firme se hubiere declarado en la respectiva causa que los daños fueron ocasionados por dolo o culpa del operador o sus dependientes, la responsabilidad del operador se regirá por lo dispuesto en el artículo 253(*).

(*) De acuerdo con la reforma de ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere al artículo 258.

NOTA: Original 277: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 283

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

NOTA: Original 278: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 284

Si el abordaje se produjere 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 hubiere visto precisado a abonar a las víctimas a causa de la responsabilidad solidaria.

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.

NOTA: Original 279: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 280: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 causó 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 o el equipaje facturado, hasta el momento de su entrega al consignatario.

NOTA: Original 281: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 causó los daños tuvo lugar en el transcurso del viaje y por culpa del porteador.

NOTA: Original 282: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 especificado en dichos artículos. Si tales daños fueren el resultado directo de un hecho ocurrido durante uno de tales períodos.

(*) De acuerdo con la reforma de la ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 286 y 287.

NOTA: Original 283: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso i), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 284: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

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

NOTA: Original 285: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 286: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 287: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso j), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 288: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de

1991)

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.

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso k), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 289: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

ARTÍCULO 295

(Derogado por el artículo 3° de la ley N° 10014 del 27 de setiembre de 2021)

NOTA: Original 290: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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, sin autorización o son que medie causa de fuerza mayor:

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 salaries mínimos.

b) Transportar armas, mercancías o artículos peligrosos, materiales inflamables, explosives 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) Conducir o tripular una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, la clase y el tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales documentos no hayan sido debidamente revalidados, se multará con 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 existencia y vigencia del certificado de aeronavegabilidad, seguros, 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.

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.

q) Volar sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la prescrita por el Reglamento de Tránsito Aéreo, con cincuenta salarios mínimos.

r) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o evoluciones peligrosas sobre concentraciones o grupos de personas o vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, con cincuenta salarios mínimos.

s) Transportar pasajeros o carga, con treinta salarios mínimos.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 10014 del 27 de setiembre de 2021)

(NOTA: Original 291: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso m), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 292: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso n), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 293: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991)

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 responsabilidades civiles o penales que resulten.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso ñ), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 294: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991)

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.

(Así reformado por el artículo 1°, inciso o), de la ley No.7864 de 22 de febrero de 1999)

(NOTA: Original 295: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991)

ARTÍCULO 301

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

NOTA: Original 296: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 302

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

NOTA: Original 297: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

TÍTULO VII

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.

NOTA: Original 298: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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

NOTA: Original 299: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 300: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 306

Las resoluciones del Consejo Técnico de Aviación Civil y 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 afecten 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 el artículo 1° de la ley Nº 5437 de 17 de

diciembre de 1973).

NOTA: Original 301: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 302: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 303: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así reformado por el artículo 208, inciso 1) de la Ley N° 8508 de 28 de abril de 2006, Código Procesal Contencioso-Administrativo).

NOTA: Original 304: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 310

(Derogado por el artículo 208, inciso 2) de la Ley N° 8508 de 28 de abril de 2006, Código Procesal Cotencioso Administrativo).

NOTA: Original 305: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 306: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 307: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 éstos los que determinen si se mantiene o se levanta dicha suspensión.

NOTA: Original 308: corrida su numeración a la actual de conformidad

con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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 el artículo 2º de la ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973 con el Nº 309, corriendo la numeración de los subsiguientes artículos).

NOTA: Corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 315

Para el cumplimiento de esta ley, refórmase el artículo 2º de la Ley de Financiación para la terminación del Aeropuerto Nacional de Pavas, Nº 4638 del 2 de setiembre de 1970, que se leerá así:

... ...

NOTA: Original 309: corrida su numeración a 310 por el artículo 2º de la Ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973 y a la actual por el 1° de

la Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

NOTA: Original 310: corrida su numeración a 311 por el artículo 2º de la Ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973 y a la actual por el 1º de la Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

ARTÍCULO 317

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

NOTA: Original 311: corrida su numeración a 312 por el artículo 2º de la Ley Nº 5437 de 17 de diciembre de 1973 y a la actual por el 1º de la Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

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.

(Así adicionado por el artículo 3 ° de la ley N ° 8419 del 28 de junio de 2004)

ARTÍCULO 319

Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en forma de arrendamiento recíproco

(Así adicionado por el artículo 3 ° de la ley N ° 8419 del 28 de junio de 2004)

TRANSITORIO I

Se concede un plazo de noventa días, contados a partir

de la promulgación de la presente ley, para que las empresas relacionadas

con servicios aéreos, obtengan sus correspondientes certificados de

explotación, o los ajusten a los términos de la misma.