ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 18 Y 296 Y DEROGATORIA DEL NUMERAL 295 DE LA LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, LEY NÚMERO 5150 DE FECHA 14 DE MAYO DE 1973 Y SUS REFORMAS

PODER EJECUTIVO

EXPEDIENTE N.° 22.189

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

NOTA: **A solicitud del proponente, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de** ley.

PROYECTO DE LEY

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 18 Y 296 Y DEROGATORÍA DEL NÚMERAL 295 DE LA LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, LEY NÚMERO 5150 DE FECHA 14 DE MAYO DE 1973 Y SUS REFORMAS

Expediente N.° 22.189

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Inicialmente, es importante indicar que Costa Rica es país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), aprobado por la Asamblea Legislativa de conformidad con el procedimiento establecido por la Constitución Política de Costa Rica, es decir, dicho convenio fue aprobado por la Ley número 877 del 04 de julio de 1947.

Por su parte, la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley número 4786 del 05 de julio de 1971 y sus reformas, establece que corresponde a este ministerio proporcionar la organización interna que más se adecue al cumplimiento del convenio suscrito, creándose el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según lo dispuso el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, mismo que establece literalmente lo siguiente:

> *“Artículo 2º—La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.*
>
> *En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo”.*

Tal y como se infiere, la dirección del Consejo Técnico de Aviación Civil fue asignada a un órgano colegiado multidisciplinario e independiente, constituido de la siguiente forma, según mandato consagrado en el ordinal 5 de la Ley General de Aviación Civil.

> *“Artículo 5º—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".

Ahora bien, tal y como lo establece la Ley General de Administración Pública, el desarrollo de las competencias establecidas para cada uno de los órganos desconcentrados del Ministerio de Obras Públicas y Transportes es reserva de ley. Por esa razón, las competencias del Consejo Técnico de Aviación Civil y las de Dirección General de Aviación Civil, se encuentran establecidas en los artículos 10 y 18 de la Ley General de Aviación Civil, mismos que señalan literalmente lo siguiente:

"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.

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[1].

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*

[1] Así reformado por el artículo 1º de la Ley número 6021 del 15 de diciembre de 1976.

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[2].

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[3].*

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)[4].*

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[5].

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.*

---

[2] Así reformado este inciso por el inciso a) del artículo 1º de la Ley número 7864 del 22 de febrero de 1999.
[3] Reformado inciso anterior por el artículo 2° de la Ley número 8766 del 01 de setiembre de 2009.
[4] Reformado por el inciso a) del artículo 1º de la Ley número 7864 del 22 de febrero de 1999.
[5] De acuerdo con la reforma de Ley número 7251 del 13 de agosto de 1991, se refiere a los artículos 74 y 184.

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[6]*.*

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*[7]*.*

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

---

[6] Así reformado por el artículo 1º de la Ley número 6021 del 15 de diciembre de 1976.
[7] Así reformado este inciso por el inciso a) del artículo 1º de la Ley número 7864 del 22 de febrero de 1999.

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[8].

Ahora bien, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Capítulo VI, artículo 37, relativo a la "*Adopción de Normas y Procedimientos*", establece que cada Estado Contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A fin de dar cumplimiento a sus responsabilidades, el Estado debe promulgar una ley aeronáutica que prevea la elaboración y promulgación de reglamentos de navegación aérea compatibles con su aceptación de los Anexos. El sistema de reglamentación estatal debe:

a) establecer una distribución equilibrada de responsabilidades entre el Estado y el explotador en lo concerniente a la seguridad de las operaciones;

b) justificarse en el plano económico, habida cuenta de los recursos del Estado;

c) permitir que el Estado reglamente y supervise continuamente las actividades del explotador, sin impedir que éste dirija y controle efectivamente su empresa; y

[8] Original 13: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley número 7251 del 13 de agosto de 1991.

d) posibilitar que se establezcan y mantengan relaciones armoniosas entre el Estado y el explotador.

Es decir, la ley o norma primaria debe permitirle al Estado reglamentar la certificación y la supervisión permanente de los explotadores de servicios aéreos, resolver los problemas de seguridad operacional que detecte la autoridad aeronáutica y asegurarse de que el cumplimiento de estas genere un nivel aceptable de eficacia respecto a la seguridad de las operaciones que se realicen.

Por esta razón, la ley, los reglamentos y normas de operación requieren una revisión frecuente para mantener el ritmo de los acontecimientos en la aviación civil y la seguridad operacional de la aviación.

Por las razones expuestas, con el presente proyecto de ley se pretende reformar la Ley General de Aviación Civil en tres términos:

Primero: Agregar o adicionar al artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, un inciso que le dé potestad a la Dirección General de Aviación Civil para otorgar, con carácter excepcional y temporal, exención al cumplimiento de ciertas disposiciones técnicas establecidas en los reglamentos, cuando se haya constatado la existencia de tal necesidad, la misma estará sujeta al cumplimiento de cualquier condición adicional que la autoridad aeronáutica considere necesario a fin de garantizar un nivel aceptable de seguridad en cada caso particular. Sin que esto signifique la facultad de otorgar otras exenciones no previstas en los reglamentos técnicos. La competencia para otorgar dichas exenciones incumbe al Director General de Aviación Civil por corresponder a materia operativa, técnico aeronáutica.

Al respecto, el Documento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) número 9734, denominado "*Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional",* en el Capítulo 3 *Elementos Críticos del Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad Operacional,* establece lo siguiente:

> *"3.2.7 Dispensas y excepciones*
>
> *3.2.7.1 El cumplimiento de los requisitos reglamentarios del Estado es obligatorio. No obstante, en algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento no sea posible. En tales casos, el Estado puede otorgar dispensas o excepciones. Dichas medidas deben basarse en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional apropiadas, eficaces y documentadas o en estudios aeronáuticos y la imposición de limitaciones, condiciones o medidas de mitigación, según corresponda.*
>
> *3.2.7.2 No deberían utilizarse dispensas y excepciones para superar un requisito que no sea popular o dar a entender que el cumplimiento de un requisito es opcional. La aplicación del mecanismo de dispensas y excepciones debe constituir una excepción y no la norma.*
>
> *3.2.7.3 Sólo debería otorgarse una excepción o dispensa si existe una sólida justificación. Por consiguiente, no es aceptable otorgar excepciones*

o dispensas que no se basen en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional o estudios aeronáuticos y en un examen minucioso por la autoridad competente. El proveedor de servicios debería preparar una evaluación de riesgos de seguridad operacional o un estudio aeronáutico para demostrar si puede lograrse un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento. La CAA debería llevar a cabo, al nivel apropiado, el examen y aceptación de tal evaluación o estudio.

3.2.7.4 Todos los casos en que se otorguen excepciones y dispensas deberían documentarse plenamente y publicarse los resultados según corresponda, como en el sitio web de la CAA, en la AIP o en documentos de aseguramiento de la seguridad operacional (p. ej., el manual de aeródromo o el manual de operaciones del explotador en poder de la entidad de reglamentación y del proveedor de servicios). La publicación debería incluir referencias a limitaciones, condiciones o medidas de mitigación pertinentes, según corresponda. Además, el proveedor de servicios debe examinar periódicamente toda excepción o dispensa con miras a eliminar su necesidad, en la medida de lo posible, y verificar la validez y eficacia de las medidas de mitigación establecidas. La entidad de reglamentación debe también evaluar, antes de otorgar una excepción o dispensa, si ésta daría lugar a diferencias respecto a los SARPS y, de ser así, asegurarse de que el Estado las notifique a la OACI".

Por los argumentos expuestos, con la reforma se pretende adicional el inciso XVIII al artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, el cual dirá textualmente lo siguiente:

"(…)

XVIII- Otorgar exención al cumplimiento de una disposición contenida en los reglamentos técnicos, lo anterior de forma excepcional, temporal y a solicitud de 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".

Segundo: Derogar el artículo 295 de la Ley General de Aviación Civil, el cual tipifica siete faltas al comandante o piloto de cualquier aeronave civil y establece o tipifica como sanción a esas falta, multas que actualmente van entre los ¢300 (trescientos colones) y ¢3000 (tres mil colones), montos que se encuentran completamente desactualizados y no tienen proporción con la infracción, por lo que no cumplen con la finalidad para la cual fue creada, pues no incentivan a estos profesionales su cumplimiento.

Para un mejor entendimiento de esta situación y de la propuesta de ley, veamos textualmente lo que el artículo 295 de la Ley General de Aviación Civil señala:

"Artículo 295.- Se impondrá multa de trescientos colones (¢300.00) a tres mil colones (¢3,000.00) al comandante o piloto de cualquier aeronave civil que sin tener autorización o sin que medie causa de fuerza mayor:
a) Volare sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la prescrita por el Reglamento de Tránsito Aéreo.

b) Realizare vuelos acrobáticos, rasantes o evoluciones peligrosas sobre concentraciones o grupos de personas o vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción.

c) Condujere una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula.

d) Condujere una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad o sin que éste hubiere sido debidamente revalidado.

e) Condujere o tripulare una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales documentos no hubieren sido debidamente revalidados.

f) Condujere una aeronave sin contar con los seguros correspondientes.

g) Transportare pasajeros o carga".

Al respecto, es importante indicar que mediante la Ley número 7864 del 22 de abril de 1999, denominada "*Reforma Ley General de Aviación Civil*", los artículos 294 y 296 de la Ley General de Aviación Civil, mismos que forman parte del abanico de faltas y sanciones que impone el Consejo Técnico de Aviación Civil al operador aeronáutico, como ente rector de la aviación, fueron modificados para establecer las multas a imponer en relación con el ***salario base***, sin embargo, por alguna razón no se reformó el monto de las multas del artículo 295 de la ley citada, quedando desactualizado y perdiendo totalmente su objetivo real.

Ahora bien, en primer lugar, es importante señalar que el instrumento de *salarios mínimos* regulado en los artículos 294 y 296 de la Ley General de Aviación Civil, permite al Consejo Técnico de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil tener un régimen sancionador razonable, proporcional y actualizado automáticamente en el tiempo, pues legalmente en Costa Rica los salarios mínimos se actualizan anualmente, considerando factores como inflación y costo de vida.

En segundo lugar, el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil contempla, considera o tipifica la mayoría de las faltas y sanciones consideradas en el artículo 295 de la Ley General de Aviación Civil, tal y como se puede observar en el siguiente cuadro:

Ley actual			Reforma de ley	
artículo 295	**artículo 296**		**artículo 296**	**control de cambios**
Artículo 295.- Se impondrá multa de trescientos colones (¢300.00) a tres mil colones (¢3,000.00) al comandante o piloto de cualquier aeronave civil que sin tener autorización o sin que medie causa de fuerza mayor:	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:		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 tener autorización o sin que medie causa de fuerza mayor:	•
a) Volare sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la prescrita por el Reglamento de Tránsito Aéreo. (artículo 296 incisos F y K para monto de la multa)	-No se encuentra la falta a) del artículo 295 en el artículo 296. -Se traslada el artículo a) del artículo 295 al final de la lista de incisos del artículo 296, quedando como inciso q)		q) Volar sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la prescrita por el Reglamento de Tránsito Aéreo con una multa de 50 salarios mínimos.	• Se lista el anterior inciso a) del artículo 295 al final de los incisos del artículo 296, como q) • Se justifica la multa de 50 salarios porque se considera que la falta es "*homologable*" al inciso F del artículo 296: ***"f)*** *Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sin autorización o en lugares prohibidos, con multa de cincuenta salarios mínimos".*
b) Realizare vuelos acrobáticos, rasantes o evoluciones peligrosas sobre	-No se encuentra la falta b) del artículo 295 en el artículo 296. -Se traslada el art b) del artículo		**r)** Realizare vuelos acrobáticos, rasantes o maniobras peligrosas sobre	• Se sustituye el termino evoluciones por maniobras. • Se debe justificar porque 50 salarios:

Ley actual			Reforma de ley	
artículo 295	**artículo 296**		**artículo 296**	**control de cambios**
concentraciones o grupos de personas o vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción. (artículo 296 incisos F y K para monto de la multa)	295 al final de la lista de incisos del artículo 296, quedando como inciso r).		concentraciones o grupos de personas o vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, con una multa de 50 salarios mínimos.	Se considera que la falta es "*homologable*" al inciso F del artículo 296: ***"f)*** *Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sin autorización o en lugares prohibidos, con multa de cincuenta salarios mínimos".*
c) Condujere una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula. (artículo 296, inciso l)	i) Iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo ni de que la aeronave ostenta las marcas de nacionalidad y matrícula, con multa de treinta salarios mínimos.		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.	• Se modifica para incluir la no portabilidad de los documentos • Legal debe justificar que las faltas son las mismas.
d) Condujere una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad o sin que éste hubiere sido debidamente revalidado. (artículo 296 inciso i).				
e) Condujere o tripulare una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales	**g)** Tripular la aeronave sin licencia o con la licencia vencida, con multa de cincuenta salarios mínimos.		**g)** Condujere o tripulare una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales	• Se sustituye el art g) del artículo 296 por la redacción actual del artículo 295 inciso e), se conserva la multa.

Ley actual			Reforma de ley	
artículo 295	**artículo 296**		**artículo 296**	**control de cambios**
documentos no hubieren sido debidamente revalidados. (artículo 296 inciso G).			documentos no hubieren sido debidamente revalidados, con multa de cincuenta salarios mínimos.	
f) Condujere una aeronave sin contar con los seguros correspondientes.	-No se encuentra la falta f) del artículo 295 en el artículo 296. -Se traslada el inciso f) del 295 al inciso i) del artículo 296		ver inciso i)	
g) Transportare pasajeros o carga.	-No se encuentra la falta g) del artículo 295 en el artículo 296. -Se traslada el inciso g) del artículo 295 al nuevo inciso s) del artículo 296.		**s)** Transportare pasajeros o carga, con multa de treinta salarios mínimos.	Se añade el inciso y se asigna multa inferior al promedio establecido en ese numeral.

Tal y como se puede observar en el cuadro anterior, el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil contempla, considera o tipifica la mayoría de las faltas y sanciones consideradas en el artículo 295 de la Ley General de Aviación Civil, únicamente existe tres faltas y sanciones no consideradas en el numeral 296 de la Ley General de Aviación Civil y son las que se encuentran en los incisos a), b) y g) del artículo 295 de esa norma, veamos:

> *"Artículo 295.- Se impondrá multa de trescientos colones (¢300.00) a tres mil colones (¢3,000.00) al comandante o piloto de cualquier aeronave civil que sin tener autorización o sin que medie causa de fuerza mayor:*
>
> *a) Volare sobre ciudades o centros de población a una altura inferior a la prescrita por el Reglamento de Tránsito Aéreo.*
>
> *b) Realizare vuelos acrobáticos, rasantes o evoluciones peligrosas sobre concentraciones o grupos de personas o vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción.*

(…)

g) Transportare pasajeros o carga".

Por lo expuesto, con el presente proyecto de ley se pretende reformar el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil para incluir esos tres acápites del artículo 295 de la misma norma (incisos a), b) y g) del artículo 295 de esa norma).

Tercero: Modificar el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil a efectos de agregar tres incisos, mismos que corresponden a los incisos a), b) y g) del artículo 295 de esa norma, además, en la reforma de este numeral se pretende corregir algunos errores o imprecisiones verbales a efectos de mejorar su comprensión, sin embargo, el sentido y alcance de estos no se alteran.

El artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil señala textualmente lo siguiente:

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

a) Permitir que cualquier persona sin ser miembro de la tripulación de vuelo participe en la operación de los mandos de la aeronave, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de treinta salarios mínimos.

b) Transportar armas, mercancías o artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos, u otros semejantes sin la debida autorización, con multa de cien salarios mínimos.

c) No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación en el territorio nacional, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de veinte salarios mínimos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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".

Como se indicó, se pretende modificar el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil a efectos de agregar tres incisos, mismos que corresponden a los incisos a), b) y g) del artículo 295 de esa norma, además, en la reforma de este numeral se pretende corregir algunos errores o imprecisiones verbales a efectos se mejorar su comprensión, sin embargo, el sentido y alcance de estos no se alteran.

La propuesta de reforma del artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil queda de la siguiente forma:

*"**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 salarios mínimos.

b) Transportar armas, mercancías o artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos, u otros semejantes sin la debida autorización, con multa de cien salarios mínimos.

c) No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación en el territorio nacional, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de veinte salarios mínimos.

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

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

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

g) Condujere o tripulare una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales documentos no hubieren sido debidamente revalidados, con cincuenta salarios mínimos, 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) Transportare pasajeros o carga, con treinta salarios mínimos".

Como se puede observar, en el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil se adiciona los incisos q), r) y s), mismos que corresponden a los incisos a), b) y g) del numeral 296 de esa norma, además, se ajusta el inciso g) del articulo 296 a efectos de mayor exactitud técnica.

Por otra parte, la sanción asignadas a las faltas de los incisos q) y r) del artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil (cincuenta salarios mínimos), se justifica porque es homologable a la sanción o multa del inciso f) de ese artículo: ***"f)*** *Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sin autorización o en lugares prohibidos, con multa de cincuenta salarios mínimos".*

La sanción asignada a la falta del incisos s) del artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil (treinta salarios mínimos), se justifica en que es una multa o sanción inferior al promedio establecido en ese numeral para faltas de esa naturaleza, además, se considera la gravedad y eventuales consecuencias de esta.

Como colofón, con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas, se debe modificar la Ley General de Aviación Civil para agregar al artículo 18 el inciso que regule el otorgamiento de exenciones técnicas por cuanto es indispensable la

regulación de dicha figura para el buen cumplimiento de las disposiciones aeronáuticas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Asimismo, derogar el artículo 295 el cual contiene multas que se encuentran desfasadas con la realidad actual, por lo que se debe actualizar el monto de las multas, y para solventar la laguna que dejaría la derogatoria de ese numeral, modificar el artículo 296 de la Ley General de Aviación Civil a efectos de agregar tres incisos, mismos que corresponden a los incisos a), b) y g) del artículo 295 de esa norma, además, en la reforma de este numeral se pretende corregir algunos errores o imprecisiones verbales a efectos se mejorar su comprensión, sin embargo, el sentido y alcance de estos no se alteran.

Por las razones anteriormente expuestas, se somete a consideración de los señores diputados el siguiente proyecto de ley: **REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 18 Y 296 Y DEROGATORÍA DEL NÚMERAL 295 DE LA LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, LEY NÚMERO 5150 DE FECHA 14 DE MAYO DE 1973 Y SUS REFORMAS.**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 18 Y 296 Y DEROGATORIA DEL NUMERAL 295 DE LA LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, LEY NÚMERO 5150 DE FECHA 14 DE MAYO DE 1973 Y SUS REFORMAS

ARTÍCULO 1- Refórmese el Artículo N° 18 de la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 de fecha 14 de mayo de 1973, en las siguientes disposiciones:

El artículo 18, adiciónese el inciso XVIII cuyo texto dirá:

(…)

XVIII- Otorgar exención al cumplimiento de una disposición contenida en los reglamentos técnicos, lo anterior de forma excepcional, temporal y a solicitud de 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.

ARTÍCULO 2- Refórmese el Artículo N° 296, de la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 de fecha 14 de mayo de 1973, cuyo texto dirá:

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 salarios mínimos.

b) Transportar armas, mercancías o artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos, u otros semejantes sin la debida autorización, con multa de cien salarios mínimos.

c) No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación en el territorio nacional, salvo por causa de fuerza mayor, con multa de veinte salarios mínimos.

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

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

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

g) Condujere o tripulare una aeronave sin la licencia y los certificados de aptitud que se requieren de acuerdo con la categoría, clase y tipo de la aeronave de que se trate, o cuando tales documentos no hubieren sido debidamente revalidados, con cincuenta salarios mínimos, 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) Transportare pasajeros o carga, con treinta salarios mínimos.

ARTÍCULO 3- Deróguese el Artículo N° 295 de la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 de fecha 14 de mayo de 1973.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los tres días del mes de septiembre del año dos mil veinte.

CARLOS ALVARADO QUESADA

Rodolfo Méndez Mata
Ministro de Obras Públicas y Transportes

10 de setiembre de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.