

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

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA ASEGURAR LOS DERECHOS DEL PASAJERO DE TRANSPORTE
AÉREO**

**PABLO SIBAJA JIMÉNEZ
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N. °25.296

PROYECTO DE LEY
**LEY PARA ASEGURAR LOS DERECHOS DEL PASAJERO DE TRANSPORTE
AÉREO**

Expediente N. °25.296

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Es un hecho que el transporte aéreo constituye uno de los principales y más seguros medios de transporte en la actualidad, conectando diferentes partes del mundo en cuestión de horas y brindando diferentes soluciones a la humanidad en materia de comercio, salud y desarrollo tecnológico, con las mejoras que la modernidad trae día con día.

En el caso de Latinoamérica, según cifras del Banco Mundial, entre 2005 y 2015 el tráfico aéreo de pasajeros incrementó en un 142%¹, es decir, logró un incremento superior al doble en ese periodo.

Las estadísticas anteriores a la pandemia muestran un máximo histórico en el año 2019, cuando cerca de 4.600 millones de personas usaron el transporte aéreo alrededor del mundo². Los efectos de la pandemia y las restricciones implementadas por los gobiernos a partir del año 2020 generaron una importante reducción que ocasionó la cancelación masiva de vuelos, marcando un precedente en materia de derechos de los pasajeros, exponiendo a nivel mundial las debilidades del ordenamiento jurídico.

Tres años después, en 2023, la industria aérea mostró signos de recuperación y presentó un incremento interanual de un 41,6%, representando un 88,6% de las cifras del año 2019.

¹ Banco Mundial (2017)

² Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estadísticas mundiales de aviación civil.

Esta recuperación también se dio en nuestro país, donde en 2024 el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría recibió a más de 6 millones de pasajeros, un incremento de cerca de un 10% respecto al año previo³.

Actualmente, el transporte aéreo no es un medio de transporte más, es una necesidad imprescindible para el comercio y el desarrollo económico de las naciones. En el caso de Costa Rica, el transporte aéreo es vital para el sector turístico, el cual es importante para la economía costarricense ya que es el sustento de aproximadamente 180.000 personas, generando otros miles de empleos indirectos, y habiendo generado en 2024 más de 5.400 millones de dólares para nuestro país⁴. Este sector ha crecido en las últimas dos décadas a una tasa promedio del 6,3%⁵ anual gracias al continuo desarrollo de nuestra infraestructura, así como la mejora en la calidad de los servicios que como país ofrecemos. Además, aparte de su importancia para la competitividad del sector turístico, el transporte aéreo constituye una columna vertebral de nuestra economía nacional, siendo esencial para la conectividad territorial, la atracción de inversión extranjera, la movilidad de trabajadores, estudiantes, pacientes y familias, así como la conexión de la población con el resto del mundo.

El número de usuarios de transporte aéreo en nuestro país incrementa cada año, y este crecimiento trae consigo la responsabilidad de generar un marco legal sólido de clase mundial que proteja y garantice los derechos de los pasajeros, tanto nacionales como extranjeros, para continuar brindando un servicio responsable y de calidad que impulse el desarrollo social y económico del país.

Diferentes países alrededor del mundo cuentan con leyes y marcos legales claros en los que prima la eficiencia que permite a los pasajeros sentirse seguros a la hora de viajar en avión, ya que cuentan con una normativa sólida y vinculada con convenios internacionales que defiende a los pasajeros ante retrasos en los vuelos,

³ Aeris. (2024, diciembre 22). *Aeropuerto Internacional Juan Santamaría celebra la llegada de su pasajero número 6 millones*. Aeris CCR Aeropuertos.

⁴ Melissa Gonzáles. (2025, julio 31). *(Video) Turismo generó más de \$5,400 millones y cerró 2024 con un alza en el empleo*. La República.

⁵ Dato de elaboración propia con información del ICT.

cancelaciones, pérdida de equipajes, entre otras circunstancias adversas que pudieran acontecer como parte de las operaciones normales del transporte aéreo.

Un análisis comparado de las legislaciones acerca de protección de los derechos de los pasajeros alrededor del mundo indica las grandes diferencias y vacíos que pueden existir entre vuelos internacionales y domésticos. En el primer caso, los vuelos internacionales, usualmente estos se rigen bajo tratados internacionales cuyos efectos no suelen surtir en el caso de los vuelos domésticos, donde la naturaleza de las relaciones entre transportista y pasajero es de carácter contractual, dejando abierto un portillo para que las aerolíneas generen sus propias disposiciones y cuenten con peligrosos márgenes que podrían vulnerar los derechos de sus clientes.

Con la expansión de la industria aeronáutica es cada vez más común escuchar el concepto de “overbooking”. La Real Academia Española define el “overbooking” como la “sobreventa de plazas, especialmente de hotel y de avión⁶”. Esto, en la aviación civil, se entiende como la sobreventa de boletos de pasaje en vuelos por encima de la capacidad máxima de la aeronave, esto con la finalidad de asegurar ganancias y prevenir que algún asiento vaya vacío por ausencia de algún pasajero⁷.

La sobreventa consta de tres etapas fundamentales: la sobrerreserva, la sobreventa, y eventualmente la denegación del embarque. Es de esta ultima instancia, la denegación del embarque, que surgen situaciones que podrían afectar al pasajero y es cuando toma importancia una legislación que genere claridad en los procesos a seguir en estos casos.

Respecto a los derechos de los pasajeros y las obligaciones de las aerolíneas en caso de sobreventa y denegación del embarque, la normativa europea establece mediante el Reglamento 261/2004, artículo 4, el procedimiento que debe llevarse a cabo en estas situaciones. El procedimiento que menciona este reglamento es, en

⁶ Real Academia Española. *Overbooking*. <https://dle.rae.es/overbooking?m=form>

⁷ González Pinzón, Carlos Andrés. (2024). *"La responsabilidad civil en el contrato de transporte aéreo en Colombia: estudio de caso sobre overbooking"*. <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/1fc85abe-247c-475f-9289-0a8e47767908/content>

primera instancia, la negociación entre las partes y la solicitud de voluntarios para renunciar a sus reservas a cambio de beneficios convenidos entre el la aerolínea y el pasajero, y en ultima estancia, establece que, si los a los pasajeros se les deniega el embarque en contra de su voluntad, tendrán el derecho a recibir compensación, transporte alternativo y atención de manera gratuita.

En este sentido, la Unión Europea (UE) destaca por su reglamento, el cual rige a todos los países miembros y unifica diferentes leyes y procedimientos para brindar un servicio estandarizado y seguro a través de diferentes países.

El reglamento de la UE aborda temas como la denegación de embarque, la cancelación de vuelos, retrasos, compensaciones, derechos de atención e información, derechos de reembolso, entre otros temas, así como una definición clara de los conceptos empleados para permitir su fácil comprensión y aplicación.

El caso de Costa Rica dista del antes mencionado, dada la falta de seguridad jurídica que la legislación nacional brinda a los pasajeros. La normativa vigente que regula los servicios de transporte aéreo en nuestro país es la Ley General de Aviación Civil, Ley 5150 del 14 de mayo de 1973, la cual fue creada incluso antes de que países como Estados Unidos comenzaran a sentar bases sólidas en materia de derechos de los pasajeros, como el caso *Nader v. Allegheny Airlines, Inc.*, 426 U.S. 290 de 1976, el cual sentó un precedente en cuanto a indemnización de pasajeros por denegación de abordaje producto de la sobreventa de boletos aéreos. La evolución de la aviación civil y el constante cambio en las prácticas comerciales adoptadas hacen indispensable la modernización del marco jurídico nacional.

Ya que la Ley 5150 no regula de manera explícita y detallada varios aspectos cotidianos del transporte aéreo, muchas de las medidas para brindar a los pasajeros ciertos derechos ante inconvenientes que pudieran ocurrir producto de sobreventa, atrasos, entre otros, son establecidos mediante el contrato de transporte en el que se comprometen tanto el transportista como el pasajero, en el momento de la compra del boleto de pasaje.

Al revisar el contrato de transporte de algunas de las aerolíneas con operaciones en Costa Rica, se rescata la imperante necesidad de reformas la ley 5150 para establecer medidas de protección para los pasajeros.

La Compañía Panameña de Aviación S.A. (Copa Airlines), uno de los principales operadores de vuelos en Costa Rica con cerca de 60 años operando en el territorio nacional, establece en el artículo 10.2 el procedimiento y compensación en caso de sobreventa:

“Artículo 10.2. Procedimiento y Compensación en Caso de Sobreventa. El procedimiento a aplicar para un vuelo con sobreventa o sobre-reserva es el siguiente:

Solicitud de Voluntarios. Este procedimiento consiste en informar a las personas que se encuentran reservadas en el vuelo con sobreventa y tratar de encontrar pasajeros cuyos itinerarios sean flexibles y que estén dispuestos a ofrecer su silla, a cambio de una compensación. **Esta compensación será establecida por EL TRANSPORTADOR cuando no exista disposición legal aplicable.**

En los demás casos y en particular en el caso de sobreventa, cuando el pasajero no tenga silla y no sea voluntario, será identificado por EL TRANSPORTADOR como Involuntario. Cuando este pasajero involuntario no sea abordado en el vuelo que reservó originalmente, **se aplicará la compensación que establece la legislación aplicable o la compensación establecida por EL TRANSPORTADOR cuando no exista disposición legal aplicable. EL TRANSPORTADOR podrá de tiempo en tiempo modificar las condiciones de la compensación por sobreventa, cumpliendo en todo caso con las disposiciones legales aplicables⁸.**” (La negrita no es parte del original)

⁸ Contrato de transporte de Compañía Panameña de Aviación S.A. (Copa Airlines) y AeroRepública S.A. (Copa Airlines Colombia). <https://www.copaair.com/assets/contrato-de-transporte-es-nov-25.pdf>

El contrato define en el artículo supra citado el procedimiento que deberá seguirse en caso de sobreventa. En los fragmentos resaltados en negrita se especifica que “se aplicará la compensación que establece la legislación aplicable” y caso contrario se compensará conforme a lo establecido por el transportador.

Es precisamente este vacío en nuestra legislación que abre un portillo para que las empresas de transporte aéreo gestionen de manera contractual los derechos de los pasajeros, los cuales en muchos casos no cuentan con el conocimiento legal o técnico para comprender estas cláusulas, quedando desprotegidos y recibiendo en muchos casos compensaciones inferiores a las necesarias para solventar los daños y perjuicios ocasionados.

Del mismo modo que Copa Airlines aborda este tema apelando a la normativa aplicable, también lo hacen otras aerolíneas que operan en el territorio nacional, como Air France, la cual establece en el artículo 13.1 del contrato de vuelo:

“13.1. Si, debido a una sobrerreserva programada, el Transportista no puede asignar un asiento a un Pasajero con una Reserva confirmada o un Billeto válido, que se haya presentado en los mostradores de check-in y al embarque en los plazos y condiciones estipulados, **el Transportista otorgará, si procede, la compensación prevista por la normativa aplicable al respecto**⁹.” (La negrita no es parte del original)

Otras aerolíneas europeas como Iberia se refieren en su contrato de transporte al reglamento de la Unión Europea respecto a compensación en caso de sobreventa o cancelación:

“Conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, en caso de denegación de embarque a un pasajero que se haya presentado al embarque en las condiciones establecidas por el

⁹ *Contrato de transporte de Société Air France (Air France).*
<https://wwws.airfrance.pa/information/legal/edito-cg-airfrance>

Reglamento, se establece una compensación, y el transportista deberá ofrecer atención y asistencia inmediata al pasajero¹⁰.”

Aeroméxico en el punto 7.1 de su contrato de transporte trata las opciones con las que cuenta el pasajero en caso de sobreventa o cancelación de vuelos. En el primer lugar desarrolla las opciones con las que cuenta el pasajero cuando el vuelo se efectúa en el territorio mexicano y en cumplimiento de las disposiciones legales de ese país. El segundo caso se refiere a los vuelos internacionales, para los que define las compensaciones máximas podrán recibir los pasajeros según el vuelo, como se muestra en la siguiente imagen.

Region	Monto máximo ATC (Efectivo)	Monto máximo ATC (Servicios)
USA Canada	\$ 1,300.00 USD	\$ 1,500.00 USD
Brasil (GRU)	\$ 1,000.00 USD	\$ 600.00 USD
Europa	\$ 600.00 EUR	\$ 850.00 EUR
Asia	\$ 600.00 USD	\$ 1,000.00 USD
Sudamérica LH (SCL y EZE)	\$ 250.00 USD	\$ 1,000.00 USD
Sudamérica SH, Centroamérica y Caribe	\$ 150.00 USD	\$ 500.00 USD
Caribe (HAV)	\$ 150.00 USD	\$ 500.00 USD

Aeroméxico, compensaciones para vuelos internacionales.

<https://www.aeromexico.com/es-pa/informacion-legal>

Costa Rica ha firmado con anterioridad convenios y ha participado en acuerdos internacionales bajo los que se rigen el trato entre clientes y aerolíneas como el

¹⁰ Condiciones del contrato de Iberia L.A.E. S.A. Operadora, Sociedad Unipersonal (Iberia).
<https://www.iberia.com/es/condiciones-transporte/?msockid=0a50e1fa78ab659e087ff7a179f264c6>

Convenio de Montreal (1999), el cual reúne y unifica las normas para el transporte aéreo internacional, así como establece responsabilidades para los transportistas y protege a los pasajeros. A pesar de la existencia de este convenio, Costa Rica no ha implementado de manera explícita en su legislación medidas que garanticen la indemnización a los pasajeros por el daño que ellos o sus pertenencias puedan sufrir, generando un vacío que debilita y en algunos casos vulnera los derechos de estos.

Este proyecto de ley tiene como objetivo implementar un marco legal que no solo cierre vacíos, sino que además cumpla con estándares internacionales e incorpore las mejoras realizadas por otros países, como las practicas implementadas por la Unión Europea o las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la cual menciona lo siguiente:

“Las aerolíneas están alineadas con los gobiernos en el objetivo de que sus pasajeros lleguen a sus destinos a tiempo. Pero a veces, eso no es posible. Los gobiernos deben establecer garantías sencillas sobre las expectativas de los pasajeros en estas situaciones.¹¹”

Adicionalmente, la IATA mencionó que las legislaciones de un país deberían generarse “en consonancia con los convenios internacionales, sin consecuencias extraterritoriales, y comparables con los regímenes vigentes para otros modos de transporte¹²”, de modo que no existan ambigüedades o conflictos a la hora de reconocer los derechos de los pasajeros y las responsabilidades de las aerolíneas.

Los cambios que propone este proyecto de ley están alineados con esta visión y son equiparables con las normativas internas y contratos de las principales aerolíneas comerciales alrededor del mundo.

El presente proyecto de ley pretende adicionar secciones a la ley 5150, Ley General de Aviación Civil, en las que se establezcan las responsabilidades del porteador en

¹¹ IATA. (2013, junio 3). *Comunicado: Principios básicos para regular el derecho de los pasajeros*. Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

¹² IATA. (2013, junio 3).

caso de la cancelación de vuelos, así como los derechos que tiene los pasajeros en este caso a recibir asistencia y compensación por los daños y perjuicios ocasionados por este inconveniente, así como el derecho a endosar o transferir el boleto de pasaje a otra persona hasta 24 horas antes sin cargos adicionales.

Se incluye, en conjunto con lo mencionado anteriormente, los casos en los que la cancelación del vuelo no implicará responsabilidad para el porteador, como podría suceder en casos fortuitos donde la cancelación del vuelo se da para preservar la integridad de los pasajeros, condiciones climatológicas adversas, disposiciones gubernamentales, entre otros.

El caso de Costa Rica es complejo dada su ubicación geográfica y las condiciones climatológicas que afronta. Nuestro país siempre ha sido propenso a enfrentar complejos fenómenos hidrometeorológicos como huracanes, ondas tropicales con tormentas o frentes fríos que traen consigo nubosidades prominentes que dificultan la navegación aérea. El aeropuerto Juan Santamaría en específico, afronta con frecuencia escasa visibilidad por la neblina que suele formarse en la región en la que se ubica. En el caso del aeropuerto Manuel Oduber, en varias ocasiones ha tenido que suspender sus operaciones por las fuertes lluvias e inundaciones. Pero, así como las condiciones climáticas suelen ser una adversidad de fuerza mayor que justifican el retraso o cancelación de un vuelo, en otros tantos son situaciones internas de la gestión y operaciones de las propias aerolíneas las que generan estos contratiempos.

Casos frecuentes de cancelaciones de vuelos sin previo aviso, demoras prolongadas, negación de embarque por sobreventa de boletos, daños o pérdida de equipaje, así como una notoria falta de mecanismos eficaces para reclamar y recibir compensaciones, se han convertido en una realidad común para cientos de costarricenses y visitantes internacionales. En muchos de estos casos, los pasajeros se enfrentan a la ausencia de medios legales para defenderse o hacer valer sus derechos, dejando abierto un vacío del que millones de pasajeros podrían ser víctimas.

Por los motivos expuestos, se somete a consideración de los honorables diputados de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA ASEGURAR LOS DERECHOS DEL PASAJERO DE TRANSPORTE
AÉREO**

ARTÍCULO 1. – Adiciónese una nueva sección IV al Capítulo 1 del Título Sexto de la Ley 5150, “Ley General de Aviación Civil” del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, y se corrija la numeración en adelante según corresponda. El texto será el siguiente:

(...)

SECCIÓN IV

De la responsabilidad por daños y perjuicios a pasajeros por la cancelación de vuelos

ARTÍCULO 270.- El porteador será responsable por los daños y perjuicios ocasionados al pasajero por la cancelación de un vuelo. No se considerará como infracción del contrato de transporte, ni implicará responsabilidad alguna para el porteador encargado de efectuar el vuelo cuando:

- a) cancelación de un vuelo que se deba a razones fundadas en la protección de la vida humana, a motivos de seguridad o condiciones meteorológicas adversas;
 - b) se le haya informado al pasajero sobre la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista en el boleto de pasaje;
 - c) cuando se le haya informado al pasajero sobre la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días a la hora de salida prevista indicada en el boleto de pasaje, y se le ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de diferencia con respecto
-

- a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con más de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
- d) se le haya informado al pasajero sobre la cancelación dentro de los siete días previos a la hora de salida prevista indicada en el boleto de pasaje y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de diferencia con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

ARTÍCULO 271.- En caso de cancelación de un vuelo el porteador encargado de efectuarlo deberá ofrecer asistencia a los pasajeros de conformidad al artículo 275, según convenga al pasajero previo acuerdo firmado, y deberá compensar al pasajero conforme al artículo 274.

(...)

ARTÍCULO 2. – Adiciónese una nueva sección V al Capítulo 1 del Título Sexto de la Ley 5150, “Ley General de Aviación Civil” del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, y corrija la numeración en adelante según corresponda. El texto será el siguiente:

(...)

SECCIÓN V

De la responsabilidad por daños y perjuicios a pasajeros por la denegación de embarque

ARTÍCULO 272- El porteador estará obligado a indemnizar por los daños y perjuicios generados al pasajero que, habiéndose presentado para abordar el vuelo a la hora y condiciones definidas en el contrato de transporte, se le haya denegado el embarque por sobreventa de asientos u otras situaciones que sean responsabilidad del porteador.

La denegación de embarque que se deba a razones fundadas en la protección de la vida humana, motivos de seguridad u otras causas de caso

fortuito o fuerza mayor, no se considerarán como infracción del contrato de transporte, ni implicarán responsabilidad alguna para el porteador.

ARTÍCULO 273- Responsabilidades del porteador en caso de denegación de embarque

Cuando el porteador encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, primero deberá solicitar que se presenten voluntarios para renunciar a sus reservas a cambio de determinados beneficios negociables con el porteador, los cuales no podrán ser menores a la compensación estipulada en el artículo 274.

En caso de que el número de pasajeros voluntarios no sea suficiente para que el resto de los pasajeros embarcados puedan efectuar el vuelo, el porteador del vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

En caso de denegación de embarque en contra de la voluntad del pasajero, el porteador encargado de efectuar el vuelo será responsable y deberá compensarlo de manera inmediata por una suma no menor a lo establecido en el artículo 274 de la presente ley, así como también deberá brindarle asistencia de conformidad a los artículos 275 y 276.

Se dará prioridad para embarcar en todo momento a personas de la tercera edad, infantes con sus acompañantes y personas con alguna discapacidad o condición particular que requiera asistencia.

ARTÍCULO 3. – Adiciónese una nueva sección VI al Capítulo 1 del Título Sexto de la Ley 5150, “Ley General de Aviación Civil” del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, y corrija la numeración en adelante según corresponda. El texto será el siguiente:

(...)

SECCIÓN VI

De los derechos de los pasajeros a recibir compensaciones, atención, transporte alternativo y endosar el boleto de pasaje

ARTÍCULO 274- Derecho a compensación

Cuando se haga referencia a este artículo, los pasajeros recibirán una compensación por el valor de:

- a) el equivalente al 25% de un salario base fijado conforme al artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993 y sus reformas, para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;
- b) el equivalente al 50% de un salario base fijado conforme al artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993 y sus reformas, para vuelos de más de 1500 kilómetros y menos de 3500 kilómetros;
- c) el equivalente a un salario base fijado conforme al artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993 y sus reformas, para todos los vuelos no comprendidos en los incisos a) o b).

La distancia será determinada tomando como base el destino final al que el pasajero llegará con retraso, según la hora prevista de llegada especificada en el contrato de vuelo. La compensación deberá realizarse en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o efectivo. La compensación podrá efectuarse mediante bonos de viaje u otros servicios, según convenga al pasajero y previo acuerdo firmado.

ARTÍCULO 275- Derecho a atención

Cuando se haga referencia a este artículo, los pasajeros tendrán derecho a recibir de manera gratuita e inmediata:

- a) alimentación y bebidas suficientes, según el tiempo que deberán esperar;
 - b) alojamiento por el tiempo que sea necesario, en caso de que exista la necesidad de pernoctar o modificar la estadía del pasajero; o
 - c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento.
-

Los pasajeros tendrán derecho a realizar llamadas telefónicas y tendrán acceso a conexión a internet de manera gratuita.

Todas las prestaciones mencionadas en este artículo serán responsabilidad del porteador encargado de efectuar el vuelo y serán costeadas por este en su totalidad.

ARTÍCULO 276.- Derecho a un transporte alternativo

Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las siguientes alternativas:

- a) el reembolso en siete días calendario del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas. Si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, cuando proceda, se ofrecerá un vuelo de vuelta al primer punto de partida del pasajero lo más pronto posible;
- b) la conducción hasta el punto final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o
- c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles, previo acuerdo firmado entre el porteador y el pasajero.

En caso de que el vuelo deba efectuarse en algún otro aeropuerto próximo o cercano distinto de aquel para el que se efectuó la reserva original, el porteador será responsable por los gastos de transporte del pasajero entre el aeropuerto para el que se efectuó la reserva y el aeropuerto cercano convenido con el pasajero.

ARTÍCULO 277. – Derecho a endose o transferencia

El pasajero tendrá derecho a endosar o transferir su boleto de pasaje a otra persona sin costo, hasta 24 horas antes del vuelo, siempre que se mantengan las condiciones del contrato de transporte. El porteador deberá proporcionar al pasajero los medios de atención apropiados para realizar el endose o transferencia del boleto de pasaje.

(...)

TRANSITORIO ÚNICO- El Poder Ejecutivo y la autoridad competente comunicarán el cambio en la normativa a las entidades que aplique.

Rige a partir de su publicación.

Pablo Sibaja Jiménez

DIPUTADO
