CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Acta número sesenta y cinco de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con cuarenta y nueve minutos del veintiuno de noviembre del dos mil veinticuatro, de manera virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams, con la asistencia de las siguientes personas: el señor William Rodríguez López, quien preside (Hotel Los Lagos, La Fortuna), el señor Fadrique Rosales Salas (Casa de habitación en Santa Ana), la señora Nidia Cordero Padilla (Casa de habitación en Sabanilla de Montes de Oca), el señor Edgar Zamora Muñoz (Casa de habitación en Alajuela), la señora Danielle Jenkins Bolaños (Casa de habitación en Atenas) y el señor Mauricio Campos Carrión (Casa de habitación en Rohrmoser), directores de este Consejo; así como los señores Marcos Castillo Masis, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica y la señora Sofía Hidalgo Mora, encargada de la Secretaría de actas.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 65-2024, la cual se adjunta como el anexo No.1.

El señor William Rodríguez indica que se debe retirar de la agenda los siguientes dos asuntos:

1. El oficio No. DGAC-DG-OF-2239-2024, del 12 de noviembre del 2024 y el oficio DGAC-DFA-PROV-OF-0262-2024, del 12 de noviembre del 2024, suscrito por el señor Olman Durán Arias, proveedor institucional, relacionados con el informe del análisis integral de la Licitación Mayor 2024LY-000001- 0006600001, denominada "Servicio de Limpieza de oficinas para los diferentes edificios de la Dirección General de Aviación Civil", específicamente para las partidas 4, 5, 6 y 7, y la respectiva recomendación de readjudicación y declaratoria de infructuosas de algunas partidas de la presente licitación.
2. El oficio No. DGAC-DG-OF-2212-2024, del 08 de noviembre del 2024 y el oficio N°DGAC-DFA-RH-OF-0682-2024, con fecha del 08 de noviembre del 2024, suscrito por la señora Viviana León Palma, encargada del Proceso de Planificación y Gestión de Empleo y el señor Ricardo Díaz Bermúdez, jefe a.i de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, sobre el informe referente a los puestos pendientes de nombramiento en el Órgano Fiscalizador de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, así como lo relacionado al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 65-2024, incluyendo los ajustes indicados por el señor William Rodríguez.

II.- ÓRGANO DE CONTROL

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-OC-OF-0242-2024, con fecha del 11 de noviembre del 2024, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general a.i, Órgano de Control del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, mediante el cual presenta el informe relacionado con la solicitud de permiso con goce

de salario y autorización para la participación del funcionario público Daniel Calderón Mata del Órgano de Control del AIDOQ, para que participen en la siguiente actividad:

"Planificación, prognosis de tráfico y servidumbres aeronáuticas".

El señor William Rodríguez indica que en este asunto se estaría ratificando, lo que quiere decir que ya hubo una autorización, por lo tanto, consulta de quien es la autorización.

La señora Sofía Hidalgo indica que la autorización para participar en el curso la brinda la jefatura, que es el señor Rodolfo Garbanzo, pero se remite al CETAC para que se ratifique y apruebe la licencia con goce de salario, así como los gastos por medio del Fondo de Fiscalización.

El señor Fadrique Rosales aclara que la solicitud de la licencia para el señor Daniel Calderón es con goce de salario.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con las consideraciones expuestas en el oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0242-2024, del Órgano de Control:

1.- Ratificar la autorización para que el funcionario Daniel Calderón Mata, Ingeniero de la Unidad de Control del Contrato de Concesión del Daniel Oduber Quirós, participe en el curso "Planificación, prognosis de tráfico y servidumbres aeronáuticas" a realizarse en Montevideo, Uruguay.

2.- Aprobar licencia con goce de salario del 30 de noviembre al 7 de diciembre 2024 para el funcionario.

3.- Los costos del tiquete aéreo más una ayuda económica serán cubiertos por el Fondo de Fiscalización de supervisión de la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, según el siguiente desglose:

Cálculo viáticos	**Costo**
1.- BOLETO AEREO (Ida y vuelta)	$893,67
2.- Ayuda Económica	$600
Total	**$1493.67**

ACUERDO FIRME

III.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

ARTÍCULO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2210-2024, del 08 de noviembre del 2024, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la búsqueda de opciones para el traslado de COOPESA a la zona suroeste del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
El señor Fadrique Rosales consulta si se estará fijando alguna fecha o fecha límite para entregar esa información.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

El señor Marcos Castillo indica que se podría establecer una fecha para que AERIS trabaje un poquito más a presión, ya ellos están trabajando en un borrador de dos propuestas y podrían quizás darles fecha para el 10 o 12 de diciembre si les parece, para que presenten las propuestas y poderlas conocer antes de que finalice el año.

El señor William Rodríguez indica que sería al 12 de diciembre, a lo que el señor Marcos Castillo le indica que es correcto, serían aproximadamente 3 semanas.

El señor William Rodríguez señala que presentar dos modelos financieros para justificar eso, no es fácil, considera que deberían darle un mes, pero bueno, entre un mes y tres semanas al final le da lo mismo, pero ellos serían los que tienen que eventualmente decirles, pero es que no es fácil lo que están pidiendo.

Además, indica que el aparato público sale a vacaciones el 20 de diciembre del 2024, por lo tanto, se tienen tiempo todavía en esas sesiones de esa semana, el martes y el jueves. Por lo que sería un mes calendario, pero está absolutamente abierto a cualquier otra sugerencia.

El señor Edgar Zamora consulta, sobre la vez pasada atendieron a COOPESA, en el Consejo técnico y ellos hicieron una exposición sobre la posibilidad de trasladarlo hacia el sur del aeropuerto y ellos estimaron 50.000.000 de dólares, él no es especialista ni ingeniero en ese sentido, pero le pareció una suma astronómica para trasladar eso. Por lo tanto, consulta si eso se mantiene o se ha modificado o cómo está el asunto.

El señor Marcos Castillo indica que sí, eso se mantiene, más bien han venido tratando de bajar un poco los montos, pero eso sería como ya el compromiso que tiene el CETAC contractualmente para trasladarlos al sur bajo el hangar número 1, que es el espejo que hay que pasar al hangar número 1 y que hay que preparar los terrenos, etcétera. Pero sí, eso es un monto, el mínimo que han logrado llegar para poder cumplir contractualmente.

El señor William Rodríguez indica que, desde el Consejo anterior, dónde se empezó a ver esta cuestión, empezaron como en 43 o 44 millones, pero obviamente con todo el pasar del tiempo ya esto ha ido subiendo el precio, así es que lo de 50.000.000 no le extraña, le parece que por ahí andan y ha habido propuestas de gente y una empresa española, cree que fue la misma INECO que en algún momento habló de algo mucho más arriba de eso. Así es que por ahí van a andar.

La señora Nidia Cordero propone que esto se conozca más bien en enero, ya que lo van a recibir, pero no lo van a poder analizar y al mismo tiempo, debería verlo el Órgano Fiscalizador, lo que prepare AERIS, por lo que considera conveniente que lo dejen para la primera sesión de enero, que lo entreguen en esa fecha, el Órgano tenga posibilidad de conocerlo, que ellos preparen y den una opinión, y la dirección también.

El señor William Rodríguez considera que el tema de cuándo lo conozca el Consejo, es una cuestión absolutamente discrecional, en el sentido y le parece muy lógico lo que doña Nidia Cordero está diciendo, de que el Consejo reciba el documento o los documentos, porque son dos propuestas de AERIS, lo pasen al Órgano Fiscalizador y le pongan una fecha al Órgano Fiscalizador para que haga su opinión y eso los va a llevar con absoluta seguridad a enero. De igual manera, sugiere que mantengan el mes para efectos de AERIS, para que lo presenten y en adelante se realiza el proceso interno, que sería enviarlo al OFGI y ahí va pasando el tiempo que los llevará a enero.

El señor Fadrique Rosales propone que entonces lo fijen para que lo entreguen el 19 de diciembre, que sería el último jueves que sesionarían y girar la instrucción que el señor William Rodríguez está recomendando, sería su sugerencia.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

Adicionalmente, le consulta al señor Marcos Castillo si la intención es que AERIS financie completamente los 50.000.000.

El señor Marcos Castillo le indica que sí, porque inicialmente trataron a través de un presupuesto extraordinario por el Misterio de Hacienda y el MOPT, pero se sabe que el techo fiscal del MOPT no permite, aunque el Gobierno quisiera poder decirlo, el techo fiscal no le permite tener esos 50.000.000 para este proyecto. Por lo tanto, conversando con AERIS, tiene un par de modelos sinceramente financieros que les pueden proponer y que pueden ejecutar una vez que lo analicen para cumplir con este tema contractualmente. Porque AERIS, eso es un efecto dominó, ya que, si no se mueve COOPESA, el aeropuerto no se expande hacia el oeste y contractualmente tendrían algunas consecuencias, entonces básicamente ese financiamiento que AERIS les muestre de qué forma lo pueden ejecutar a través de ellos.

El señor William Rodríguez indica que se tuvo 40 y pico de millones de dólares depositados en la OACI, y lo que pasa es que tuvieron que solicitar que los devolvieran porque se necesitaban para otra cosa, pero sí habían salido del erario público, pero ya no hay como devolverlos.

El señor William Rodríguez indica que entonces el acuerdo sería el que se propone en el documento, indicando que se entregue el 19 de diciembre al Consejo Técnico.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-2210-2024, de la Dirección general:

- Instruir al Órgano Fiscalizador para que solicite al Gestor (AERIS) la presentación de al menos, dos modelos financieros que permitan financiar el traslado de COOPESA a la zona suroeste del AIJS, asegurando que dichos modelos sean legalmente viables y se ajusten a lo dispuesto en el Contrato de Gestión Interesada, para el 19 de diciembre del 2024. **ACUERDO FIRME**

A. – UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS

ARTÍCULO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2213-2024, del 11 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio N°DGAC-DFA-RH-OF-0759-2024, con fecha del 08 de noviembre del 2024, suscrito por la señora Viviana León Palma, encargada del Proceso de Planificación y Gestión de Empleo y el señor Ricardo Díaz Bermúdez, jefe a.i de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, en el que remite el informe mediante el cual se refieren a la necesidad de dotar a la Gerencia de Proyecto de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) de una clase de Oficinista con especialidad Labores Varias de Oficina, con la finalidad de que brinde el debido soporte.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2213-2024, de la Subdirección General y DGAC-DFA-RH-OF-0759-2024, de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos;

1.- Efectuar la gestión a través del señor Marcos Castillo, en calidad de Director General de Aviación Civil, para que valore en conjunto con los jerarcas del MOPT la posibilidad de que el Proceso de Gestión de Empleo de la Unidad de Recursos Humanos de dicho Ministerio, realice una valoración de los puestos

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

disponibles (vacantes o con propietario bajo la figura de sustitución) y se verifique la posibilidad de realizar un convenio de préstamo en forma temporal de una plaza de Oficinista de Servicio Civil 1, especialidad Labores varias de oficina, que permita brindar el recurso a la Gerencia de Proyecto de Concesión del AIDOQ y se comunique a esta Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos para que realice la divulgación y hacer efectivo el posible nombramiento.

B. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2200-2024, del 08 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1220-2024, del 07 de noviembre del 2024, suscrito por los señores Luis Diego Díaz Hernández y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Francisco Araya Corrales, portador de la cédula de identidad número 1-0903-0317, representante de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-141868, contra la resolución número 227-2022 de las 18:54 horas del 20 de diciembre de 2022, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2200-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1220-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 167-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.167-2024 que resuelve:

1.- Rechazar de plano el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Francisco Araya Corrales, portador de la cédula de identidad número 1-0903-0317, representante de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-141868, contra la resolución número 227-2022 de las 18:54 horas del 20 de diciembre de 2022, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en vista que fue presentado de manera extemporánea, según lo dispuesto en los artículos 309 de la Ley General de Aviación Civil y 292 de la Ley General de Administración Pública.

2.- Notificar al señor Francisco Araya Corrales, representante legal la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, mediante los correos electrónicos fcoaraya.pw@gmail.com;faraya@prestigewings.com.

3.- Comuníquese al Departamento de Aeropuertos y a las Unidades de Infraestructura Aeronáutica, Recursos Financieros y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2217-2024, del 08 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1230-2024, del 08 de noviembre del 2024, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas,

jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el criterio legal sobre autorización para realizar Terminal de Aviación General (GAT), para servicio de VIP para operadores privados y comerciales en la antigua Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para las compañías Aerojet de Costa Rica y Pacific Invesment Corp.

El señor Edgar Zamora indica que para aclarar y él lógicamente es respetuoso de las leyes y de los reglamentos, pero le parece que eso tienen que ver de qué manera lo pueden ir cambiando, ya con instrucciones del señor Mauricio Batalla, ha quedó de reunirse con la administración para ver la viabilidad para hacer posible eso, porque se están quedando atrás definitivamente con lo que es aviación ejecutiva, terminal privada, VIP o lo que sea, entonces considera que sí es conveniente que quede constancia de que de alguna manera tienen que modificar, ya sea la ley vía Asamblea Legislativa, lo que sea, para hacer posible eso y poner al país igual que los demás países del mundo que tienen eso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2217-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1230-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 168-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.168-2024 que resuelve:

1.- No es viable conceder un criterio favorable para que se asigne, bajo la figura de permiso de uso en precario, un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la compañías **Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp**, consistente en un ***área total de 20, 000 m² y distribuidos en 1600 m² para la construcción de una Terminal de Aviación General y área de 17.000 metros cuadrados para el proyecto de construcción de hangares;*** toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada, así como, el espacio para hangares, deberá realizarse bajo la figura de la concesión y previo a la realización de un proceso licitatorio, en la que garanticen los principios de libre participación y concurrencia, establecidos en la legislación nacional, para garantizar la protección a los bienes demaniales, establecidos constitucionalmente.

2.- Notifíquese lo resuelto a la señora Laura Granados Córdoba, representante legal de la compañía Aerojet de Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de Pacific Invesment Corp a los correos electrónicos info@gaflightsupport.com, lgranados@aerojet.co.cr sharan@pacificinvestmentcorp.com. Así como al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2250-2024, del 14 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-1246-2024, del 13 de noviembre del 2024, suscrito por la señora Marilaura González Trejos, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de elevación a audiencia pública de la solicitud de renovación del certificado de explotación, para brindar los servicios de trabajos aéreos con aeronaves de ala fija y ala rotativa, presentada por la compañía Aerodiva sociedad anónima, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- doscientos noventa y ocho mil quinientos cuarenta y ocho, representada por la señora Karla Vargas Aguirre, cédula de identidad número dos- quinientos cuarenta y cuatro-trescientos setenta y seis, apoderada generalísima sin límite de suma. Además, la señora Vargas Aguirre, en su condición

antes citada, solicitó un primer permiso provisional en cuanto se concluye el proceso de renovación del certificado de explotación, para brindar servicios de trabajos aéreos con aeronave de ala fija y ala rotativa, efectivo a partir de 8 de diciembre de 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2250-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1246-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

1.- De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil, elevar a audiencia pública la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía Aerodiva sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-298548, representada por la señora Karla Vargas Aguirre, en calidad de apoderada generalísima, con el objetivo de brindar los servicios de trabajos aéreos con aeronaves de ala fija y ala rotativa.

Servicios a brindar: Ala rotativa: aviación agrícola, observación y patrulla, levantamiento de planos, carga interna, externa o combinada clase a, b, c, extinción de incendios, fotografía y video, vuelo ambulancia y búsqueda y salvamento.

Ala fija: levantamiento de planos, fotografía y video.

Se eliminó aviación agrícola (silvicultura) y vuelo ambulancia por cuanto el operador no demostró la capacidad o equipamiento de la aeronave.

Según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Se sustituye el término "evacuaciones médicas", por búsqueda y salvamento tal y como lo indica el decreto ejecutivo número 28262-MOPT denominado "Reglamento de certificados de operador aéreo (COA), certificados operativos y autorizaciones de operación (RAC 119)"

Se agruparon diversas actividades que no contaban con una base técnica, para corregir las inconsistencias y agrupar las actividades comunes bajo conceptos que si están cubiertos por la regulación.

2.- De conformidad al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, en tanto se concluyen los trámites de la solicitud de renovación del certificado de explotación, se otorga a la compañía Aerodiva sociedad anónima un primer permiso provisional de operación por un período de tres meses, efectivo a partir del 8 de diciembre de 2024.

3.- De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-227-2024 de 2 de octubre de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Aerodiva sociedad anónima, el registro de las siguientes tarifas:

TIPO DE AERONAVE	TARIFA
HELICÓPTERO TI-BJO	De $1.800,00 a$2.200,00
AVIÓN TI-AVL	De $750,00 a$1.000,00
HELICÓPTERO TI-BLR	De $3.500,00 a 4.500,00

4.- Recordar a la compañía Aerodiva sociedad anónima, que cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brinda deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro (artículo 162 Ley General de Aviación Civil).

5.- Notifíquese el presente acuerdo a la señora Karla Vargas Aguirre, apoderada generalísima de la compañía Aerodiva sociedad anónima, por medio del correo kvargas@aerodiva.com y cvargas@aerodiva.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto y comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

C. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2224-2024, del 11 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-264-2024, del 06 de noviembre del 2024, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Alina Nassar Jorge, en su condición de apoderada generalísima, de la compañía JetBlue Airways Corporación, mediante el cual solicita la aprobación y modificación de itinerarios correspondientes a partir del 01 de diciembre al 31 de diciembre del 2024 para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria a partir del 01 de diciembre al 31 de diciembre del 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2224-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-264-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido los escritos con registro VU-2011-2024 y VU-02103-2024-E de la compañía JetBlue Airways Corporation, en donde se solicita la aprobación de los itinerarios en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo entre el 01 y el 31 de diciembre del 2024, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Vuelo regular	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
JBU 1509	19/12/2024	19/12/2024	4	00:30		FLL-SJO	A320
JBU 1508					1:30	SJO-FLL	
JBU 2039	3/12/2024	3/12/2024	2	00:05		FLL-SJO	A320
JBU 1508					1:35	SJO-FLL	
JBU 1509	4/12/2024	18/12/2024	Diario	00:30		FLL-SJO	A320
JBU 1508					1:35	SJO-FLL	
JBU 1039				00:28		FLL-SJO	

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Vuelo regular	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
JBU 928	20/12/2024	31/12/2024	Diario		5:01	SJO-FLL	A320
JBU 2039	1/12/2024	1/12/2024	7	23:49		FLL-SJO	A320
JBU 2038					5:30+1	SJO-FLL	
JBU 39	1/12/2024	2/12/2024	1,7	11:57		FLL-SJO	A320
JBU 38					12:57	SJO-FLL	
JBU 39	3/12/2024	6/12/2024	2,3,5	12:12		FLL-SJO	A320
JBU 38					13:12	SJO-FLL	
JBU 39	5/12/2024	8/12/2024	4,6,7	12:12		FLL-SJO	A320
JBU 38					13:12	SJO-FLL	
JBU 39	9/12/2024	18/12/2024	Diario	12:12		FLL-SJO	A320
JBU 38					13:12	SJO-FLL	
JBU 39	19/12/2024	31/12/2024	Diario	12:14		FLL-SJO	A320
JBU 38					13:14	SJO-FLL	
JBU 675	4/12/2024	18/12/2024	Diario	9:08		MCO-SJO	A321
JBU 676					10:09	SJO-MCO	
JBU 1995	1/12/2024	2/12/2024	1,7	9:18		MCO-SJO	A320
JBU 1996					10:19	SJO-MCO	
JBU 675	3/12/2024	3/12/2024	2	9:18		MCO-SJO	A321
JBU 676					10:19	SJO-MCO	
JBU 695	19/12/2024	31/12/2024	Diario	10:19		MCO-SJO	A320
JBU 696					11:19	SJO-MCO	
JBU 1695	19/12/2024	31/12/2024	Diario	14:59		MCO-SJO	A320
JBU 1696					15:59	SJO-MCO	
JBU 1695	3/12/2024	18/12/2024	Diario	14:41		MCO-SJO	A321
JBU 1696					16:01	SJO-MCO	
JBU 1695	1/12/2024	2/12/2024	1,7	14:54		MCO-SJO	A321
JBU 1696					16:14	SJO-MCO	
JBU 1999	19/12/2024	30/12/2024	1,4,5	13:34		JFK-SJO	A320
JBU 1998					14:34	SJO-JFK	
JBU 1793	19/12/2024	31/12/2024	Diario	21:48		JFK-SJO	A320
JBU 1794					23:07	SJO-JFK	
JBU 1793	2/12/2024	2/12/2024	1	21:38		JFK-SJO	A320
JBU 1794					23:19	SJO-JFK	

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Vuelo regular	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
JBU 1793	5/12/2024	5/12/2024	4	21:29		JFK-SJO	A320
JBU 1794					23:29	SJO-JFK	
JBU 1793	1/12/2024	4/12/2024	2,3,7	21:38		JFK-SJO	A320
JBU 1794					23:29	SJO-JFK	
JBU 1793	7/12/2024	18/12/2024	Diario	21:48		JFK-SJO	A320
JBU 1794					23:57	SJO-JFK	
JBU 1793	6/12/2024	6/12/2024	5	21:57		JFK-SJO	A320
JBU 1794					23:57	SJO-JFK	

Nota: Para estas operaciones se podrá utilizar cualquiera de los equipos debidamente incorporados en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica, no obstante, para este esquema de operaciones se registró el equipo A320, A321, según el detalle y distribución antes mencionado, cualquier cambio en el equipo deberá ser coordinado y avalado con la suficiente anticipación ante la Dirección General.

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber

Vuelo regular	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
JBU 897	1/12/2024	1/12/2024	7	10:58		BOS-LIR	A320
JBU 898					12:00	LIR-BOS	
JBU 897	5/12/2024	15/12/2024	4,7	11:08		BOS-LIR	A320
JBU 898					12:08	LIR-BOS	
JBU 1897	22/12/2024	29/12/2024	7	10:44		BOS-LIR	A320
JBU 1898					11:56	LIR-BOS	
JBU 1897	19/12/2024	31/12/2024	2,4	11:43		BOS-LIR	A320
JBU 1898					12:50	LIR-BOS	
JBU 897	21/12/2024	28/12/2024	6	12:03		BOS-LIR	A321
JBU 898					13:25	LIR-BOS	
JBU 897	7/12/2024	14/12/2024	6	12:34		BOS-LIR	A321
JBU 898					13:55	LIR-BOS	

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Vuelo regular	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
JBU 1691	7/12/2024	7/12/2024	6	10:42		JFK-LIR	A321
JBU 1692					12:02	LIR-JFK	
JBU 1691	14/12/2024	14/12/2024	6	10:42		JFK-LIR	A321
JBU 1692					12:02	LIR-JFK	
JBU 1691	11/12/2024	18/12/2024	3	13:51		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:00	LIR-JFK	
JBU 1691	4/12/2024	4/12/2024	3	13:52		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:00	LIR-JFK	
JBU 1691	1/12/2024	2/12/2024	1,7	14:14		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:23	LIR-JFK	
JBU 1691	3/12/2024	3/12/2024	2	14:23		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:23	LIR-JFK	
JBU 1691	5/12/2024	5/12/2024	4	14:23		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:23	LIR-JFK	
JBU 1691	6/12/2024	6/12/2024	5	14:25		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:25	LIR-JFK	
JBU 1691	8/12/2024	17/12/2024	x36	14:25		JFK-LIR	A320
JBU 1692					15:25	LIR-JFK	
JBU 915	19/12/2024	31/12/2024	x6	15:14		JFK-LIR	A321
JBU 916					16:35	LIR-JFK	
JBU 1691	21/12/2024	28/12/2024	6	15:14		JFK-LIR	A321
JBU 1692					16:35	LIR-JFK	

Notas: **1)** Para estas operaciones se podrá utilizar cualquiera de los equipos debidamente incorporados en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica, no obstante, para este esquema de operaciones se registró el equipo A320, A321, según el detalle y distribución antes mencionado, cualquier cambio en el equipo deberá

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO · AUDITORIA

ser coordinado y avalado con la suficiente anticipación ante la Dirección General. **2)** Este itinerario deja sin efecto lo previamente solicitado en escrito con registro VU-1736-2024 para el mes de diciembre del 2024. **3)** La compañía deberá presentar la propuesta a los ajustes planteados por el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para los meses de enero a febrero del 2025, según lo expuesto en CETAC-AC-2024-1333 así como lo correspondiente a marzo 2025 que también ha sido sujeto de observaciones por parte del Aeropuerto.

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a lo antes expuesto. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones y servicio al cliente de Guanacaste Airport (AIDOQ), Costa Rica a los teléfonos 2666-9600 o 506-8706-4455. Adicionalmente, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría deben de comunicarse a la oficina de operaciones AERIS, en rampa al 2440-8257 o 2442-7131.

3.- Notifíquese Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima y Ludovika Jarquín Rojas, apoderada especial de la Compañía JetBlue Airways Corporación al correo electrónico aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2241-2024, del 12 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-267-2024, del 11 de noviembre del 2024, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica S. A, mediante el cual solicita la aprobación de los itinerarios correspondientes al mes de diciembre 2024, para las operaciones regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en varias de las rutas de su certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2241-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-267-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar a la empresa Avianca Costa Rica un nuevo bloque de itinerarios, en las operaciones regulares de pasajeros carga y correo entre el 01 al 31 de diciembre del presente año, según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
AV 608	3-dic-24	31-dic-24	.2.4.6.		20:30	SJOSAL
AV 609	3-dic-24	31-dic-24	.2.4.6.	11:25		SALSJO
AV 610	2-dic-24	30-dic-24	1.....		15:05	SJOSAL
AV 611	1-dic-24	29-dic-24	7	11:25		SALSJO

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
AV612	2-dic-24	30-dic-24	1.3. 5..		16:50	SJO-SAL
AV 613	2-dic-24	30-dic-24	1.3. 5..	11:25		SAL-SJO
AV 618	1-dic-24	22-dic-24	123.5.7		19:50	SJOSAL
AV 617	1-dic-24	22-dic-24	123.5.7	18:55		SALSJO
AV 618	23-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7		19:50	SJOSAL
AV 617	23-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7	18:55		SALSJO
AV 626	1-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7		05:05	SJOSALYYZ
AV 627	1-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7	23:20		YYZSALSJO
AV 630	1-dic-24	29-dic-24	..3.5.7		05:45	SJOGUAORD
AV 631	1-dic-24	29-dic-24	..3.5.7	21:45		ORDGUASJO
AV632	1-dic-24	31-dic-24	1234567		12:20	SJOMEX
AV633	1-dic-24	31-dic-24	1234567	15:50		MEXSJO
AV635	1-dic-24	31-dic-24	.2.4.67		17:00	SJOGYEEZE
AV634	1-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7	12:45		EZEGYESJO
AV 638	2-dic-24	31-dic-24	12.4.6.		09:35	SJOSAL
AV 639	2-dic-24	31-dic-24	12.4.6.	08:40		SJOSAL
AV640	3-dic-24	31-dic-24	.2.4.6.		06:05	SJOGUALAX
AV641	3-dic-24	31-dic-24	.2.4.6.	22:55		LAXGUASJO
AV643	1-dic-24	8-dic-24	1234567		10:15	SJOPTY
AV642	1-dic-24	8-dic-24	1234567	13:45		PTYSJO

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
AV643	9-dic-24	22-dic-24	12.4567		10:15	SJOPTY
AV642	9-dic-24	22-dic-24	12.4567	13:45		PTYSJO
AV643	23-dic-24	31-dic-24	1234567		10:15	SJOPTY
AV642	23-dic-24	31-dic-24	1234567	13:45		PTYSJO
AV645	15-dic-24	15-dic-24	7		15:14	SJOMDE
AV644	15-dic-24	15-dic-24	7	14:19		MDESJO
AV647	1-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7		16:20	SJOUIOEZE
AV646	2-dic-24	31-dic-24	12.4.6.	12:30		EZEUIOSJO
AV 650	1-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7		06:10	SJOGUACUN
AV 651	1-dic-24	30-dic-24	1.3.5.7	22:55		CUNGUASJO
AV 650	3-dic-24	31-dic-24	.2.4.6..		05:05	SJOSALCUN
AV 651	3-dic-24	31-dic-24	.2.4.6..	23:20		CUNSALSJO
AV 652	1-dic-24	29-dic-24	..3.5.7		16:50	SJOGUAJFK
AV 653	2-dic-24	30-dic-24	1..4.6.	09:20		JFKGUASJO
AV 654	2-dic-24	31-dic-24	12.4.6.		16:40	SJOGUAIAD
AV655	1-dic-24	31-dic-24	.23.5.7	07:35		IADGUASJO
AV 657	3-dic-24	3-dic-24	.2.....		14:40	SJOCTG
AV 656	3-dic-24	3-dic-24	.2.....	19:00		CTGSJO
AV657	5-dic-24	21-dic-24	.2.4.6.		14:40	SJOCTG
AV656	5-dic-24	21-dic-24	.2.4.6.	19:00		CTGSJO
AV657	26-dic-24	28-dic-24	...4.6.		14:40	SJOCTG

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA	ETD	Ruta
	Inicia	Termina		LT	LT	
AV656	26-dic-24	28-dic-24	...4.6.	19:00		CTGSJO
AV662	2-dic-24	31-dic-24	12.4.6.		17:00	SJOIAD
AV663	2-dic-24	31-dic-24	12.4.6.	03:45		IADSJO
AV 664	1-dic-24	29-dic-24	..3.5.7		22:45	SJOSAPJFK
AV 665	2-dic-24	30-dic-24	1..4.6.	16:00		JFKSAPSJO
AV 693	1-dic-24	31-dic-24	1234567		02:15	SJOBOG
AV 692	1-dic-24	31-dic-24	1234567	00:15		BOGSJO
AV 697	1-dic-24	31-dic-24	1234567		10:15	SJOBOG
AV 696	1-dic-24	31-dic-24	1234567	09:20		BOGSJO
AV 699	1-dic-24	31-dic-24	1234567		16:55	SJOBOG
AV 698	1-dic-24	31-dic-24	1234567	16:00		BOGSJO

Notas: **1)** El equipo autorizado por parte de la Dirección General de Aviación Civil. en las OpSpecs de Avianca Costa Rica S. A., según especifica la compañía con los equipos A320 y A320 Neo. **2)** El itinerario podrá operarse con Flexibilidad operativa (sujeto a lo autorizado en su certificado de explotación) según el siguiente detalle:

- VUELOS ORIGINANDO EN SJO A YYZ
  - AV650/AV651 SJOSALSJO Frecuencia .2.4.6.
  - AV626/AV627 SJOSALYYZ y VV Frecuencia 1.3.5.7
  - 626/627 SALYYZSAL 1234567

- VUELOS ORIGINANDO EN SJO A YUL
  - AV650/AV651 SJOSALSJO Frecuencia .2.4.6.
  - 622/623 SALYULSAL .2.4.6.

- VUELOS ORIGINANDO EN SJO A LAX (SAL)
  - AV611 /AV613 / AV 639 SJOSALSJO Frecuencia 1234567
  - AV628/629 SALLAXSAL Frecuencia 1234567

- VUELOS ORIGINANDO EN SJO A LAX (GUA)

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

- AV650/651 SJOGUA Frecuencia 1.3.5.7
- AV640/641 GUALAXGUA Frecuencia 1.3.5.7

- VUELOS ORIGINANDO EN SJO A DFW
  - AV650 /651 SJOSALSJO Frecuencia ….6.
  - AV614/615 SALDFWSAL Frecuencia ….6.

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios antes mencionados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. En caso de que se presente variación en la asignación de mostradores en el lobby del aeropuerto, AERIS se lo dará a conocer oportunamente. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa al 2440-8257 o 2442-7131.

3.- Notifíquese a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica S. A, al correo electrónico Marianela.parra@avianca.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2244-2024, del 13 de noviembre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-268-2024, del 11 de noviembre del 2024, suscrito por el señor Mario Gómez Bermúdez de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Ludovika Fiorella Jarquín Rojas, en su condición de apoderada especial de la compañía Aerotaxis La Costeña S.A., mediante el cual solicita la modificación de los itinerarios a partir del 01 de diciembre del 2024 hasta el 01 de junio del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2244-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-268-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Aprobar un nuevo bloque de itinerarios de la compañía Aerotaxis La Costeña S.A., para los servicios regulares internacionales de carga exclusiva del 01 de diciembre del 2024 hasta el 01 de junio del 2025, todo de acuerdo con el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
LC 0505			1,2,3,4	21:40		MGA-SJO	
LC 0506					05:12+1	SJO-MGA	
LC 0505				21:40		MGA-SJO	

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

LC 0506	01/12/2024	01/06/2025	5		05:45+1	SJO-MGA	C208B
LC 0505			6	21:00		MGA-SJO	
LC 0506					05:45+1	SJO-MGA	

2.- Solicitar a la compañía apegarse en sus operaciones a los itinerarios antes mencionados. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de Operaciones en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

3.- Notifíquese a la señora Ludovika Fiorella Jarquín Rojas, apoderada especial, al correo electrónico: aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME**

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA: No hay.

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La señora Danielle Jenkins se solicita a la administración que comenten y actualicen como les terminó de ir con la apertura del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

El señor Marcos Castillo indica que como ya saben MECO y Quebradores Pedregal hicieron una donación, esos trabajos se hicieron entre la noche del lunes y el martes, el día de ayer a las 6:00 horas de la mañana, don Mauricio Batalla y él llegaron al aeropuerto, que por cierto estaba bajo un torrencial de aguacero y se hizo una inspección general de las zonas donde se trabajó, ahí estuvo también el ingeniero Jorge Mario, que es el jefe de la Unidad de Mantenimiento Aeroportuario, él nos acompañó junto con los ingenieros de MECO, esto fue el día de ayer que hicieron el recorrido entre las 7:00 horas de la mañana que llegaron a las 9:00 horas de la mañana. Posteriormente a eso y una vez finalizados los trabajos, el aeropuerto quedó operativo a partir de las 9:01 horas de la mañana, ya con los trabajos completamente finalizados, se hicieron alrededor de 18 intervenciones y el total de mezcla asfáltica fueron 250.000 toneladas, se hizo una inspección y quedó completamente operativo. A hoy, ya las aerolíneas pues se han ido regulando porque tampoco es fácil, no es que se abre hoy y ya las aerolíneas comienzan a operar porque ya viene toda la planificación que ellos tienen dentro de sus aviones, entonces la normalidad del aeropuerto estaría llegando más o menos como el sábado, porque las aerolíneas lo que hacen son vuelos de rescate para sacar a los pasajeros que están pegados y no afecta los vuelos regulares que ya están programados.

Adicionalmente, indica que el día de ayer salieron por la mañana ocho vuelos que habían quedado varados, por así decirlo, y pues ya habían ido reportando una normalidad en operación al día, como indica, a hoy el aeropuerto está trabajando de forma normal.

La señora Danielle Jenkins agradece la información.

El señor William Rodríguez indica que para agregar a lo que acaba de decir don Marcos Castillo, él habló anoche con César Jaramillo y le indicó que él estima que la normalidad en la operación estará llegando el lunes, eso fue lo que él le dijo, porque sábado y domingo son días que en la terminal de Guanacaste es muy complicada la operación normal, por llamarlo de alguna manera, la operación normal es muy complicada, entonces en su opinión, básicamente sábado y domingo van a operar nada más como los vuelos normales, para decirlo de

alguna forma, y ya la operación en general se normalizará lunes. Así es que, esa es la información que le dio don César Jaramillo anoche, pero espera que todo siga funcionando como debe ser.

Además, el señor William Rodríguez consulta si hoy no hay niebla por el Juan Santamaría, a lo que el señor Marcos Castillo le indica que hoy no se ha reportado nada de Alajuela.

El señor Edgar Zamora indica que en horas de la tarde hubo mucha neblina, pero le parece que si está operativo.

El señor Luis Miranda indica que si está operando.

El señor Fadrique Rosales indica que por lo que ve está al limited IFR (operando en condiciones limitadas de vuelo por instrumentos).

El señor Luis Miranda que la visibilidad al suroeste que es la que importa, está muy buena.

El señor Edgar Zamora indica que aviones de tercera generación no deberían tener problema.

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON DIECISIETE MINUTOS.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ FADRIQUE ROSALES SALAS

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 65-2024

Fecha: 21 de noviembre del 2024
Hora: 5:30 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- aprobación de la agenda No. 65-2024

II. ÓRGANO DE CONTROL.

1.- Informe relacionado con la solicitud de capacitación para el funcionario Daniel Calderón Mata, del Órgano de Control del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

III. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

1.- Informe relacionado con la búsqueda de opciones para el traslado de COOPESA a la zona suroeste del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

A. UNIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS.

A1.- Informe relacionado con la búsqueda de una plaza de la clase Oficinista de Servicio Civil 1, especialidad labores varias de oficina con el fin de que pueda brindar soporte a la Gerencia del Proyecto del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

B. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

B1.- Informe relacionado con la respuesta al recurso de reconsideración contra la resolución número 227-2022, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuesto por el señor Francisco Araya Corrales, representante legal de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima.

B2.- Informe relacionado con el criterio legal sobre la autorización para realizar la Terminal de Aviación General (GAT), para servicio de VIP para operadores privados y comerciales en la antigua Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

B3.- Informe relacionado con la elevación audiencia pública renovación del certificado de explotación de la compañía Aerodiva sociedad anónima, para brindar servicios de trabajos aéreos con aeronave de ala fija y ala rotativa.

C. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

C1.- Informe relacionado con la aprobación y modificación de itinerarios de la compañía JetBlue Airways Corporation, correspondientes a partir del 01 de diciembre al 31 de diciembre del 2024 para el aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria a partir del 01 de diciembre al 31 de diciembre del 2024.

C2.- Informe relacionado con la aprobación de itinerarios de la compañía Avianca Costa Rica, para el mes de diciembre de 2024.

C3.- Informe relacionado con la aprobación y modificación de itinerarios de la compañía Aerotaxis La Costeña S. A., a partir del 01 de diciembre del 2024 y el 01 de junio del 2025.

IV. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

V.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Anexo N° 2

No.167-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con seis minutos del veintiuno de noviembre de dos mil veinticuatro.

Se conoce recurso de reconsideración interpuesto por el señor Francisco Araya Corrales, portador de la cédula de identidad número 1-0903-0317, representante de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-141868, contra la resolución número 227-2022 de las 18:54 horas del 20 de diciembre de 2022, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultando

Primero: Que mediante resolución número 222-2024 de las 18:54 horas del 20 de diciembre de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil ordenó lo siguiente:

> *"1) Realizar intimación de desalojo administrativo del hangar número 41 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-141868, representada por el señor Francisco Araya Corrales, pues de conformidad con lo establecido en el artículo 10 inciso 4 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008) y según los reportes de vigilancia sobre ocupación de hangares y espacios correspondiente a los meses de enero a septiembre del 2022 del hangar de cita, se ha detectado la permanencia de la aeronave matrícula TI-BDD, propiedad de la empresa Llanos Río Blanco sociedad anónima, la cual, no se encuentra autorizada para pernoctar en dicho hangar, aunado al hecho de que, a pesar de la prevención realizada, no aportó evidencia que justificara la permanencia y pernocte de la aeronave de cita, siendo que la ocupación de dicho hangar es irregular.*
>
> *2) Otorgar a la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje dicho hangar.*
>
> *3) Solicitar al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de que la Administración tome posesión oportuna y efectiva del hangar en cuestión dentro del plazo establecido, así como de todos aquellos bienes de carácter permanente que yacen en dicho hangar.*
>
> *4) Notifíquese al señor Francisco Araya Corrales, representante de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, por medio del correo electrónico faraya@prestigewings.com y/o fcoaraya.pw@gmail.com. Comuníquese a las Unidades de Recursos Financieros, Asesoría Jurídica, Departamento de Aeropuertos y Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".*

Segundo: Que mediante escrito de 18 de octubre de 2024, el señor Francisco Araya Corrales, representante de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, interpuso recurso de reconsideración contra la resolución

número 0227-2022 de las 18:54 horas del 20 de diciembre de 2022, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Tercero: Que mediante oficio número CETAC-AC-2024-1321 de 1° de noviembre de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil comunicó la parte dispositiva del artículo noveno de la sesión ordinaria número 58-2024 del 24 de octubre de 2024, el cual dispuso lo siguiente:

> *"ARTÍCULO. – 09 "El señor Edgar Zamora indica que le gustaría compartir con los demás directores una situación a ver que piensan al respecto, ya que el día de hoy recibió una llamada del apoderado de una empresa que se llama Bravo Exportaciones, la cual es dueña o la concesionaria del hangar número 41 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, él le explicó que hace 2 años más o menos, uno de sus aviones porque vale la pena recalcar que él es dueño de una empresa de taxi aéreo que brinda servicios al turismo internacional, él tiene clientela muy considerable. Se le cayó un avión, sufrió un accidente y dieron pérdida total, entonces él inició el proceso de compra de otro avión, para reemplazar el avión que estaba ahí, lógicamente tenía que llevarlo al hangar para hacer los chequeos mecánicos, pre-compra y no funcionó, finalmente se decidieron por el segundo avión que habían visto y empezaron a hacerle los boletines requeridos para volverlo a poner en situación de aeronavegabilidad.*
>
> *Sin embargo, hace 2 años le enviaron una notificación de desalojo del hangar 41, porque según eso, no tenía avión desechado, entonces estos señores mandan toda la documentación, que ahorita tiene en su poder inclusive, a la Dirección de Aviación Civil explicándoles que están inscribiendo el avión, pero para inscribirlo tiene que hacer todos los chequeos y los boletines, tener el certificado de aeronavegabilidad porque si no, no lo inscriben en el registro, etcétera, etcétera. Y nunca les contestaron, ni le dieron ninguna explicación. Por lo tanto, este señor dio por un hecho de que ellos habían aceptado el argumento que él dio, ahora, la semana pasada le notificaron que mañana le ejecutan desalojo.*
>
> *Adicionalmente, señala que el señor envió una carta al Consejo Técnico de Aviación Civil la semana pasada, que él también la tiene a mano y lo que quiere ver es de qué manera, no es favorecer a nadie, sino suspender ese desalojo hasta investigar si se siguió el debido proceso. Es decir, a como él lo ve, no es abogado por supuesto, pero como lo ve, los funcionarios que tenían cargo ese asunto, ni siquiera se molestaron en contestarle a él hace 2 años y ahora él tiene su avión, ya está inscrito, está todo, pero lo van a desalojar. Es una empresa que está al servicio del turismo, porque es una empresa de taxi aéreo. Por lo que sugiere, es de qué manera se puede este Consejo puede o si tiene la potestad de suspender momentáneamente ese desalojo hasta que se investigue el asunto, ya que el dueño de la empresa indica que pueden investigar absolutamente todas sus actuaciones con s abogado, toda la documentación que yo él envió desde hace 2 años a Aviación Civil, etcétera. Y ni siquiera le contestaron, simplemente procedieron al desalojo.*
> *Sobre el particular, SE ACUERDA:*

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

- *Rechazar la medida cautelar de suspensión de la ejecución del acto presentada por el director Edgar Zamora Muñoz e indicarle a la administración que proceda con el análisis de legalidad y presente la recomendación correspondiente al Consejo."*

Cuarto: Que en el dictado de esta resolución se han observado las normas y procedimientos de ley.

Considerando

I. Sobre la admisibilidad.

Jurídicamente, por recurso se entiende el medio u oportunidad procesal concedido taxativamente por ley a las partes dentro del procedimiento correspondiente, para requerir que el mismo juez u órgano administrativo que dictó una resolución o su superior jerárquico, propio o impropio, la examine de nuevo, con el fin de corregir los errores, excesos u omisiones sobre la relación material o sobre la relación procesal que en ella se haya incurrido.

La facultad con que cuentan los administrados para recurrir decisiones administrativas se encuentra inicialmente tipificada en la ley número 6227 de 2 de mayo de 1978, denominada Ley General de la Administración Pública, constituyéndose ésta una norma de aplicación general a la actuación administrativa, la cual será remplazada solo por norma especial cuando ésta regule el tema, como sucede en el presente caso, pues la Ley General de Aviación Civil segura el tema impugnatorio de los actos del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil.

Ahora bien, tratándose de un acto emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil establece, literalmente, lo siguiente:

> *"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".*

En este sentido, mediante acta de notificación número 0353 del 23 de diciembre de 2022, la Administración notificó a la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, el oficio número CETAC-AC-2022-1249 del 23 de diciembre de 2022, el cual transcribe lo acordado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en el artículo 17 de la sesión ordinaria número 57-2022 del 20 de diciembre de 2022; así como, la resolución número 0227-2022 citada, la cual ordenó el desalojo administrativo del hangar 41del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, permisionado a esa compañía.

De conformidad con el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil, la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima contaba con un plazo de 15 días hábiles para interponer recurso de revocatoria contra la resolución número 0227-2022 citada, plazo que se cumplió el 25 de enero de 2023.

No obstante, mediante escrito de 18 de octubre de 2024, el señor Araya Corrales, en su condición antes citada, interpuso recurso de reconsideración en contra de la resolución número 0227-2022 citada, casi dos años después que esta le fue notificada; es decir, el plazo recursivo dictado por el artículo 309 de la Ley General de Aviación Civil se encuentra vencido, provocando el rechazo de plano del recurso interpuesto. Tal y como lo establece el artículo 292 de la Ley General de Administración Pública, el cual señala lo siguiente:

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

"Artículo 292.-
1. Toda petición o reclamación mal interpuesta podrá ser tramitada de oficio por la autoridad correspondiente.

2. Sin embargo, la autoridad administrativa no estará sujeta a término para pronunciar su decisión al respecto, ni obligada a hacerlo, salvo en lo que respecta a la inadmisibilidad de la petición o reclamación.

3. ***La Administración rechazará de plano las peticiones que fueren extemporáneas****, impertinentes, o evidentemente improcedentes. La resolución que rechace de plano una petición tendrá los mismos recursos que la resolución final".*

(La negrita es nuestra)

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil

De conformidad con los hechos y consideraciones expuestas, así como, lo señalado en los artículos 11 de la Constitución Política, 11 y 292 de la Ley General de la Administración Pública y 309 de la Ley General de Aviación Civil:

Resuelve:

1) Rechazar de plano el recurso de reconsideración interpuesto por el señor Francisco Araya Corrales, portador de la cédula de identidad número 1-0903-0317, representante de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-141868, contra la resolución número 227-2022 de las 18:54 horas del 20 de diciembre de 2022, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en vista que fue presentado de manera extemporánea, según lo dispuesto en los artículos 309 de la Ley General de Aviación Civil y 292 de la Ley General de Administración Pública.

2) Notificar al señor Francisco Araya Corrales, representante legal la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, mediante los correos electrónicos fcoaraya.pw@gmail.com;faraya@prestigewings.com.

3) Comuníquese al Departamento de Aeropuertos y a las Unidades de Infraestructura Aeronáutica, Recursos Financieros y Asesoría Jurídica.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Anexo N° 3

No.168-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con ocho minutos del veintiuno de noviembre de dos mil veinticuatro.

Se conoce criterio legal sobre autorización para realizar Terminal de Aviación General (GAT), para servicio de VIP para operadores privados y comerciales en la antigua Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para las compañías Aerojet de Costa Rica y Pacific Invesment Corp.

Resultando

Primero: Que mediante documento de fecha 10 de junio de 2024, la señora Laura Granados Córdoba, representante legal de la compañía Aerojet de Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de Pacific Invesment Corp, presentan ante la Direccion General de Aviación Civil, documento el cual versa sobre *"la propuesta de colaboración entre Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp. para crear el primer GAT Terminal de aviación General sostenible de lujo en la región"*, en el documento citado exponen lo siguiente:

"(...)

Es un placer dirigirme a usted con todo el respeto para compartir detalles sobre el nuevo proyecto que deseamos proponer en colaboración con Pacific Investment Corporation S.A.

El proyecto que buscamos crear es el primer GAT sostenible de lujo en la región. La alianza entre Aerojet y Pacific traerá el primer "GAT General Aviation Terminal" sostenible a Costa Rica con equipos totalmente eléctricos. Este GAT será el más innovador de la región, siendo pionero en el lujo sostenible y amigable con el medio ambiente.

Pacific Investment Corporation S.A con cédula jurídica numero 3-101-695082, es una empresa diversa e innovadora con más de 15 años de experiencia en múltiples industrias, incluyendo entretenimiento, educación y transporte urbano. Fundada por Prabhakar Sharan, un emprendedor indo-costarricense, Pacific Investment tiene un historial comprobado en la producción de películas de alto presupuesto, como la primera película de acción de Costa Rica.

A través de una asociación con Switch, Pacific demuestra un fuerte compromiso con la protección ambiental, con el objetivo de impulsar la adopción de vehículos eléctricos en Costa Rica y establecer la primera unidad de ensamblaje de autobuses en América Central. Se espera que este proyecto genere miles de empleos, especialmente fuera del Gran Área Metropolitana (GAM), y aprovechará la experiencia de Pacific en educación para crear una fuerza laboral bilingüe.

La misión de Pacific Investment es proporcionar soluciones innovadoras en varios sectores, incluyendo cinematografía, educación superior privada, importación y exportación, vehículos eléctricos de transporte urbano, y nanotecnología aplicada a la agricultura. (Además, la

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

empresa también ofrece soluciones innovadoras en el espacio aeronáutico.) La empresa aspira a ser líder en innovación y excelencia, generando un impacto positivo en la sociedad y el medio ambiente a nivel nacional e internacional.

Aerojet de Costa Rica, S.A., una empresa 100% nacional con más de tres décadas de experiencia en la industria de la aviación, está en una posición óptima para liderar esta iniciativa.

Con una fuerza laboral de 400 empleados en Costa Rica y sólidas relaciones con 82 clientes internacionales, Aerojet es el socio ideal para este proyecto.

Nuestra empresa siempre ha buscado el progreso como su principal prioridad, siendo innovadora y alineada con los objetivos de una Costa Rica más verde. Aerojet ya se ha destacado como líder con equipo eléctrico en el aeropuerto, siendo los primeros en invertir en la primera estación de carga en Centroamérica de un aeropuerto.

Entre la variedad de servicios que ofrecemos se encuentran:
- Manejo de carga aérea
- Manejo de pasajeros en tierra y terminal
- Servicio de Ground Handling para aeronaves comerciales y privadas
-Servicio VIP para clientes de alto perfil como políticos, celebridades y ejecutivos de transnacionales, entre otros.

Aerojet se ha destacado como líder en el mercado, trabajando estrechamente con algunos de los operadores de aviones más grandes del mundo, como DHL, JetBlue, West Jet, UPS, WorldFuel, UAS, FedEx, Air Canadá Cargo y Atlas Cargo, entre otros. Hemos sido galardonados por estas empresas y las autoridades gubernamentales por nuestro compromiso y desempeño operativo.

Algunos de los premios y reconocimientos que hemos recibido incluyen:

- 2015: Reconocimiento por Buenas Prácticas Ambientales – AERIS
- 2017: Compromiso con la Seguridad Operacional – AERIS
- 2017: Reconocimiento por Operar con Mayor Desempeño Ambiental – AERIS
- 2017: Mayor Asistencia en Caminatas FOD – AERIS
- 2021: Mayor Asistencia en Caminatas FOD – AERIS
- 2022: Empresa con Mayor Reporte en Seguridad Operacional – AERIS
- 2022: Reconocimiento de DHL por Apoyo en Emergencia del 7 de abril con la aeronave.

Además de nuestra atención a la excelencia operativa, siempre estamos dispuestos a apoyar en emergencias nacionales e internacionales, como el terremoto en Haití y la pandemia de COVID- 19, donde contribuimos con el suministro de vacunas. No limitamos nuestra labor a Costa Rica; también exportamos talento nacional hacia Honduras, El Salvador y Guatemala, buscando constantemente nuevas oportunidades de crecimiento para nuestros colaboradores.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

Nuestra misión en este proyecto es liderar la industria aeronáutica hacia un futuro más sostenible al proporcionar servicios de operador de base fija (GAT) que minimizan el impacto ambiental y fomentan prácticas comerciales responsables. Nos comprometemos a ofrecer soluciones innovadoras y tecnológicamente avanzadas que promuevan la eficiencia energética, la conservación de recursos y la reducción de emisiones de carbono. Al hacerlo, aspiramos a ser un modelo para seguir en la industria, demostrando que es posible alcanzar la excelencia operativa al mismo tiempo que se protege y preserva nuestro entorno natural.

La visión del GAT "General Aviation Terminal" es ser reconocidos como el principal proveedor mundial de servicios (GAT) sin emisiones de carbono, estableciendo un estándar de excelencia en sostenibilidad y responsabilidad ambiental. Buscamos transformar la manera en que se gestionan y operan las instalaciones aeroportuarias, impulsando una transición hacia un modelo de aviación más ecológico y respetuoso con el medio ambiente. Al proporcionar una infraestructura y servicios de vanguardia que prioriza la sostenibilidad, aspiramos a inspirar a otros en la industria a seguir nuestro ejemplo y trabajar juntos hacia un futuro más limpio y sostenible para la aviación global.

El crecimiento significativo del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, impulsado por el atractivo turístico de Guanacaste y uno de los principales destinos en el país y la región, subraya la necesidad imperante de proporcionar un servicio diferenciado para mantener los estándares de excelencia que Costa Rica en la aviación.

Por lo tanto, proponemos la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados, garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos. Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio.

Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región. El impacto de esta Terminal General Aviación GAT va más allá de mejorar la infraestructura del transporte aéreo; también generará oportunidades laborales, estimulará el crecimiento de negocios locales y contribuirá a los ingresos gubernamentales a través de impuestos y tarifas. Además, al posicionar a Costa Rica como un destino de lujo, reafirmaremos los logros de desarrollo del país, atrayendo Inversión Extranjera Directa en diferentes ámbitos.

Nuestra propuesta incluirá hangares para el estacionamiento de aeronaves privadas, lo que liberará espacio para aviones comerciales, aumentando así la capacidad de atención a turistas y la disponibilidad de estacionamiento de aeronaves en Liberia.

Esta Terminal de Aviación General GAT, junto con sus hangares, no solo generará empleo, sino que también brindará oportunidades educativas en la industria de la aviación a los y las costarricenses. Los empleados serán capacitados sin costo alguno, promoviendo la movilidad

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

laboral y el desarrollo profesional dentro del sector de la aviación. Aerojet de Costa Rica y Pacific ya tienen experiencia en esto. La educación es uno de los pilares más importantes de Pacific, y Aerojet ha ayudado a que sus empleados crezcan. Crearemos programas para ayudar a los costarricenses a conocer esta industria aeroportuaria.

La inversión necesaria, a cargo de Aerojet, será de no menos de 5 millones de dólares americanos, y esta Terminal, junto con los hangares, beneficiará a los y las costarricenses durante muchas generaciones. Dado que más del 80% de los aviones ejecutivos provienen de Estados Unidos, esta iniciativa también aportará inversión estadounidense al país, en línea con el acuerdo existente entre Costa Rica y Estados Unidos para la inversión extranjera directa. Esto facilitará las relaciones comerciales y políticas con representantes estadounidenses y otros países.

El proyecto se hará en dos fases:

1. Construcción de GAT, se solicita un área de: 1,600 m2. Por un periodo de 99 años

2. En la segunda fase se construirá el proyecto de Hangares para parquear aviones. Se solicita un área de: 17,000 m2. Por un periodo de 99 años

3. Total, de área a solicitar: 20,000 m2

(...)

En resumen, nos complace presentar la propuesta de colaboración entre Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp. ***para crear el primer GAT Terminal de aviación General sostenible de lujo en la región.*** *Esta iniciativa, liderada por empresas con una sólida trayectoria en la aviación y la sostenibilidad, promete mejorar la infraestructura aeroportuaria, generar empleo y contribuir al desarrollo económico y ambiental de Costa Rica. Esperamos contar con su apoyo para llevar a cabo este proyecto innovador y transformador.*

(La negrita es nuestra)

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0985-2024 del 9 de setiembre de 2024, la Asesoría jurídica solicitó a los señores Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos y Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, emitir el criterio técnico en conjunto o separado en el que se determinara la viabilidad, utilidad y la necesidad de la propuesta.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-IA-OF-417-2024 del 17 de setiembre de 2024, los señores Carlos Rojas Molina, encargado del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, y Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, rindieron criterio en el que analizaron la solicitud de autorización para realizar Terminal de Aviación General (GAT), para servicio de VIP, para operadores privados y comerciales en la antigua Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, propuesta por los señores Laura Granados Córdoba, representante legal de Aerojet de

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de la compañía Pacific Invesment Corp; en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-417-2024 citado, manifestando textualmente lo siguiente:

"(…)

"1. Por lo tanto, proponemos la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados, garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos. Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio. Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región.".

La antigua terminal de pasajeros del AIDOQ se ubica dentro del área de Concesión asignada a CORIPORT, por lo tanto, no es competencia del Departamento de Aeropuertos la autorización de uso de dicho espacio, por lo que resulta necesario trasladar a la Unidad de Control la propuesta para su valoración a la luz de lo establecido en el contrato de concesión.

1. "Nuestra propuesta incluirá hangares para el estacionamiento de aeronaves privadas, lo que liberará espacio para aviones comerciales, aumentando así la capacidad de atención a turistas y la disponibilidad de estacionamiento de aeronaves en Liberia."

Actualmente está en proceso de contratación los servicios para la actualización del Plan Maestro del AIDOQ que finaliza el segundo semestre del 2025, por lo cual, el alcance de una zona de hangares será analizada bajo el enfoque macro del desarrollo del aeropuerto; y siendo que este componente de estacionamiento de aeronaves está planteado en la segunda fase del proyecto propuesto, resulta adecuado introducirlo como insumo en el análisis del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto, para lo cual nos dejamos pendiente de retomar una vez inicie la ejecución del plan maestro.

1. ***"El proyecto se hará en dos fases:***
2. *Construcción de GAT, se solicita un área de: 1,600 m2. Por un periodo de 99 años*
3. ***En la segunda fase se construirá el proyecto de Hangares para parquear aviones. Se solicita un área de: 17,000 m2. Por un periodo de 99 años***
4. ***Total, de área a solicitar: 20,000 m2"***

Con base en el criterio de parte de la Unidad de Asesoría Jurídica mediante oficio DGAC-AJ-OF-0873-2024 según lo pretendido por el desarrollador y el operador, podría gestionarse la actividad aeronáutica en terrenos administrados por la DGAC mediante el otorgamiento de un permiso de uso, siempre y cuando se tome en consideración la no afectación a los servicios del Concesionario según lo externado por el Fiscalizador General del OFGI mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024. En un caso positivo de ejercicio de dichas actividades bajos lo certificados correspondientes, no es posible otorgar el uso por el periodo indicado de 99 años. A pesar de que no se cuenta con un reglamento de asignación

de espacios en el AIDOQ, se toma en consideración la experiencia de administración de lo indicado en el 7R15, Reglamento para la asignación de espacios en AITBP Decreto 34849 MOPT.

Aunado al punto anterior, se indican en los puntos 1 y 2 que se solicitan 1600m2 para la terminal y 17.000m2 para la zona de hangares dando un total de 18.600m2 que difiere de los 20.00m2 indicados en el punto 3.

Finalmente, este proyecto está siendo analizado desde el punto de vista legal, en virtud de las cláusulas restrictivas contenidas en el contrato de concesión con relación a autorizar otras terminales de pasajeros domésticos o internacionales en la provincia de Guanacaste y su incidencia sobre el proyecto de marras, a lo cual queda atenta esta Unidad para proseguir con las etapas subsecuentes".

Considerando

I. Sobre la normativa legal.

La emisión del presente criterio legal se origina en el documento de fecha 10 de junio de 2024, mediante el cual, los señores Laura Granados Córdoba, representante legal de Aerojet de Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de Pacific Invesment Corp, presentan ante la Direccion General de Aviación Civil, documento el cual versa sobre *"la propuesta de colaboración entre Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp. para crear el primer GAT Terminal de aviación General sostenible de lujo en la región"*; mediante el cual solicitan Construcción de GAT, se solicita un área de 20, 000 m2, *distribuidos en un área de: 1,600 m2. Por un periodo de 99 años y en la segunda fase se construirá el proyecto de Hangares para parquear aviones. Se solicita un área de: 17,000 m2. Por un periodo de 99 años*, para "***la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados, garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos. Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio. Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región***".

a. Sobre el principio de legalidad.

Inicialmente, debemos recordar que el principio de legalidad consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política y desarrollado en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, sujeta toda la actuación de la Administración a la existencia de una norma jurídica previa que le autorice su accionar; es decir, la existencia de una norma habilitante del accionar administrativo.

Los numerales anteriormente señalados indican, textualmente, lo siguiente:

"Artículo 11.- Los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad. Están obligados a cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas en ella.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

> *(...)*
> *Artículo 11.- 1. La Administración Pública actuará sometida al ordenamiento jurídico y sólo podrá realizar aquellos actos o prestar aquellos servicios públicos que autorice dicho ordenamiento, según la escala jerárquica de sus fuentes. 2. Se considerará autorizado el acto regulado expresamente por norma escrita, al menos en cuanto a motivo o contenido, aunque sea en forma imprecisa".*

Sobre este punto, en la sentencia número 274-2005 de las diez horas cincuenta y cinco minutos del seis de julio del dos mil cinco, la Sección Primera del Tribunal Contencioso Administrativa señaló lo siguiente:

> *"El principio de legalidad, es efecto y manifestación directa del sometimiento del Poder Público al Derecho. En este sentido, todo el comportamiento de la Administración Pública está afecto y condicionado a una norma habilitadora, ya sea escrita o no escrita. De esta forma, el instituto se proyecta en su doble vertiente positiva y negativa. En su primera dimensión, se constituye como fuente permisiva de la conducta administrativa específica, en tanto se traduce en concretas potestades administrativas, que por ser tales, adquieren el carácter de funcionales, es decir, dispuestas al servicio de la colectividad y para el cumplimiento de los fines públicos. Son pues, apoderamientos que se confieren a la Administración, no para su ejercicio facultativo, sino por el contrario, para su obligada aplicación, ejecutando no sólo el mandato del legislador, sino además, complementándolo mediante los diversos poderes que el Ordenamiento Jurídico le atribuye. Por ende, la función administrativa no puede verse como la ciega y cerrada ejecución del precepto legal, sino como complementaria y ejecutiva de lo dispuesto por las normas superiores. Por otro lado, en su fase negativa, el principio se proyecta como límite y restricción del comportamiento público, pues cualquier actuación suya, deberá ajustarse a la norma de grado superior, so pena de invalidez".*

Por su parte, en la sentencia número 440-98, la Sala Constitucional sostuvo la tesis de que en el estado de derecho, el principio de legalidad postula una forma especial de vinculación de las autoridades e instituciones públicas al ordenamiento jurídico, veamos:

> "*Toda autoridad o institución pública lo es y solamente puede actuar en la medida en que se encuentre apoderada para hacerlo por el mismo ordenamiento, y normalmente a texto expreso –para las autoridades e instituciones públicas sólo está permitido lo que este constitucional y legalmente autorizado en forma expresa, y todo lo que no esté autorizado les está vedado-; así como sus dos corolarios más importantes, todavía dentro de un orden general; el principio de regulación mínima, que tiene especiales exigencias en materia procesal, y el de reserva de ley, que en este campo es casi absoluto*".

De lo anteriormente señalado, es claro que el principio de legalidad sostiene ***que toda autoridad o institución pública puede actuar solamente en la medida en que se encuentre autorizada para hacerlo por el ordenamiento jurídico***.

Asimismo, la Constitución Política del 7 de noviembre de 1949, en el inciso 14) del artículo 121, establece literalmente lo siguiente:

> *"Artículo 121.- **Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa**:*
>
> *(...)*
>
> *14) Decretar la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la Nación.*
>
> ***No podrán salir definitivamente del dominio del Estado**:*
>
> *a) Las fuerzas que puedan obtenerse de las aguas del dominio público en el territorio nacional;*
>
> *b) Los yacimientos de carbón, las fuentes y depósitos de petróleo, y cualesquiera otras sustancias* hidrocarburadas, *así como los depósitos de minerales radioactivos existentes en el territorio nacional;*
>
> *c) Los servicios inalámbricos;*
>
> *Los bienes mencionados en los apartes a), b) y c) anteriores sólo podrán ser explotados por la administración pública o por particulares, de acuerdo con la ley o mediante concesión especial otorgada por tiempo limitado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa.*
>
> ***Los ferrocarriles, muelles y aeropuertos nacionales - éstos últimos mientras se encuentren en servicio- no podrán ser enajenados, arrendados, ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma del dominio y control del Estado**.*
>
> *(...)".*

(La negrita y subrayado no son del original)

Por su parte, la ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, denominada Ley General de Aviación Civil, establece lo siguiente:

> *"**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 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.*

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

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.

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.*

"Artículo 18.- Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil:

(...)

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.

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****.*

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

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

Artículo 90.- ***Todos los aeródromos civiles del país a excepción de los particulares, están abiertos al servicio 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.*

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.

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

***Artículo 94.-** En los aeródromos y aeropuertos civiles la autoridad superior en 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".

(La negrita y subrayado no son del original)

Por su parte, el Código Civil, ley número 30 del 19 de abril de 1885, señala en el artículo 261, específicamente, en cuanto a la naturaleza de los bienes demaniales, lo siguiente:

"Artículo 261.- ***Son cosas públicas las que, por ley, están destinadas de un modo permanente a cualquier servicio de utilidad general, y aquellas de que todos pueden aprovecharse por estar entregadas al uso público.***

Todas las demás cosas son privadas y objeto de propiedad particular, aunque pertenezcan al Estado o a los Municipios, quienes, para el caso, como personas civiles, no se diferencian de cualquier otra persona".

(El resaltado es propio)

Sobre el concepto de bienes públicos, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del seis de noviembre de mil novecientos noventa y uno, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

> *"El dominio público se encuentra integrado por* ***bienes que manifiestan, por voluntad expresa del legislador, un destino especial de servir a la comunidad****, al interés público.* ***Son los llamados bienes dominicales, bienes demaniales, bienes o cosas públicas o bienes públicos, que no pertenecen individualmente a los particulares y que están destinados a un uso público y sometidos a un régimen especial, fuera del comercio de los hombres. Es decir, afectados por su propia naturaleza y vocación****. En consecuencia,* ***esos bienes pertenecen al Estado en el sentido más amplio del concepto, están afectados al servicio que prestan y que invariablemente es esencial en virtud de norma expresa****. Notas características de estos bienes, es que son inalienables, imprescriptibles, inembargables, no pueden hipotecarse ni ser susceptibles de gravamen en los términos del Derecho Civil y la acción administrativa sustituye a los interdictos para recuperar el dominio...En consecuencia,* ***el régimen patrio de los bienes de dominio público, como las vías de la Ciudad Capital, sean calles municipales o nacionales, aceras, parques y demás sitios públicos, los coloca fuera del comercio de los hombres****".*
>
> (El resaltado es propio)

Ahora bien, en cuanto al medio de afectación al dominio público, en sentencia número 2003-6926 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del quince de julio de dos mil tres, la Sala Constitucional consideró que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 261 del Código Civil, lo siguiente:

> *"...para considerar un bien como demanial se requiere la existencia de una ley que lo afecte al cumplimiento de un fin público,* ***o bien que la cosa en sí misma sea considerada de uso público, como una calle****, un puente, un parque entre otros...".*
>
> (El resaltado es propio)

b) Naturaleza del bien jurídico de los aeropuertos internacionales: Del patrimonio de la Nación (demanio público[1]).

En términos de nuestra Constitución Política del 7 de noviembre de 1949, el patrimonio nacional o patrimonio de la Nación se conforma por los bienes definidos en los artículos 6, 50, 89 y 121 inciso 14) constitucionales; los cuales son las aguas territoriales, las costas, el espacio aéreo, la plataforma continental, el zócalo insular, los recursos y riquezas naturales del agua, suelo y subsuelo, las bellezas naturales, el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el patrimonio histórico y artístico de la Nación, las fuerzas que puedan obtenerse de las aguas del dominio público en el territorio nacional, los yacimientos de carbón, las fuentes o yacimientos de petróleo, sustancias hidrocarburadas, depósitos de minerales radioactivos, servicios inalámbricos —lo que modernamente se conoce como espacio electromagnético—, ferrocarriles, muelles y, para los efectos del presente criterio legal, los **aeropuertos que estén en servicio**.

[1] Análisis efectuado con fundamento en las sentencias números *10466-2000 de las10:17 horas de 24 de noviembre de 2000, y* 2013-015693 de las dieciséis horas y veinte minutos del veintisiete de noviembre de dos mil trece, dictadas por la Sala Constitucional.

Es importante señalar que estos bienes gozan de especial protección constitucional, por lo cual, **no son susceptibles de ser apropiados parcial o totalmente por particulares**, ni siquiera por la Administración; ni ser destinados a fines distintos de los que determinan su propia esencia y naturaleza. Desde luego, su protección —en los términos que resulten necesarios— y administración corresponde al Estado[2].

Es decir, la norma constitucional optó por el control legislativo en los casos en que es posible enajenar esos bienes o bien, **incorporar nuevos bienes a usos públicos**; sin embargo, algunos de estos bienes no pueden ser objeto de desafectación siquiera por el legislador, **caso particular de los aeropuertos**, toda vez que por su singular naturaleza han recibido una especial afectación constitucional que los excepciona de poder estar en el **comercio de los hombres**.

Los bienes de la Nación pueden ser objeto de explotación racional por el Estado o por los particulares "*de acuerdo con la ley o* ***mediante concesión especial*** *otorgada por tiempo determinado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa*" (inciso 14 del artículo 121 de la Constitución Política).

De acuerdo con lo que se ha venido exponiendo, la especial naturaleza del patrimonio nacional tiene como particularidad la necesaria e indisoluble vinculación al **uso público** de los bienes que el concesionario destine o requiera para su desarrollo y explotación, por lo cual, éstos se entienden definitivamente incorporados al demanio público y gozan de las características propias de este régimen; es decir, son **inembargables**, **imprescriptibles** e **inalienables**.

Para analizar el caso concreto, **en principio**, debemos devolvernos al análisis del artículo 121, inciso 14), de la Constitución Política y explorar más detenidamente el mismo, el cual contiene tres disposiciones que para un correcto dimensionamiento deben ser claramente diferenciadas[3]:

a) La primera, es una norma que habilita a la Asamblea Legislativa para decretar "*la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la Nación*". Por una parte, esta norma es irrestricta en cuanto se refiere a todos los bienes propios de la Nación y, por otra, reserva a la ley la materia, invalidando actos administrativos de enajenación o aplicación a usos públicos no fundados en ley previa;

b) La segunda, prescribe qué bienes no "*podrán salir definitivamente del dominio del Estado*". Para esas categorías, las cuales están enunciadas en los incisos a), b) y c) del numeral en estudio, la restricción es total y absoluta en cuanto a "*salir del dominio del Estado*", pero de inmediato, la norma modera su severidad advirtiendo que tales categorías de bienes pueden ser "*explotados por la administración pública o por particulares*" de acuerdo con la ley o mediante concesión especial;

c) La tercera, es una norma que se refiere específicamente a ciertos bienes (ferrocarriles, muelles y **aeropuertos nacionales en servicio**), no incluidos en las tres categorías de la norma precedente. Si sobre estos bienes nada se dijera, los cubriría la norma de habilitación con que comienza el inciso 14). Pero la existencia de esta

---

[2] Actas de la Asamblea Nacional Constituyente número 168, tomo III, página 468.

[3] *Sala Constitucional, sentencias números 6240-1993 de 14:00 horas del 26 de noviembre de 1993, y 10466-2000 de 10:17 horas del 24 de noviembre de 2000.*

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

disposición específica implica un régimen jurídico propio para estos bienes que limita el principio general de enajenación y aplicación a usos públicos de una manera rigurosa, tales bienes "*no podrán ser enajenados, arrendados, ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado*".

En primer lugar, la norma alude a enajenación, arrendamiento o gravamen, pero la expresión "*directa o indirectamente*", en el contexto rígido de la disposición puede referirse lo mismo a la situación en que el Estado procede por sí o por medio de otras entidades jurídicas (sentido subjetivo), o a los casos en que se emplean modalidades o medios que tengan consecuencia o efectos jurídicos equivalentes o similares, aunque per se no supongan técnicamente enajenación, arrendamiento o gravamen (sentido sustantivo).

Como se puede observar, efectivamente, los ferrocarriles, muelles y aeropuertos forman parte del elenco de bienes que de forma indefectible, el inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política ordena mantener bajo el dominio y control del Estado.

Para estos bienes, como para los recursos mencionados en los apartes a), b) y c) de la misma disposición, se establece la prohibición constitucional de enajenarlos o venderlos, quedando excluidos del tráfico civil, con el fin de proteger el uso o servicio público al que se encuentran afectados.

Sucede que el constituyente, en el momento de agrupar cada cual, parece haber seguido la vieja tipología que sitúa a los primeros dentro del dominio público artificial y, a los segundos, dentro del dominio público natural, pero con igual impedimento para proceder a su de publicatio[4], esto es a la transmisión de la titularidad jurídica exclusiva sobre ese tipo de bienes[5].

En relación con el presente tema, en la sentencia número 2005-005651 de las 14:41 horas del 11 de mayo de 2005, la Sala Constitucional señaló lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *En la sentencia citada queda claramente expuesto que la posibilidad de dar en concesión bienes como los muelles,* ***en los parámetros que ha descrito la Sala, no constituye una vulneración a la Constitución Política, pues de conformidad con la naturaleza de la "concesión" no se están*** **desafectando** ***estos bienes, pues no se les está separando del fin público al cual están vinculados, por ende, no salen del dominio público, tampoco se están***

[4] GASPAR Ariño, *Economía y Sociedad*, Marcial Pons, Madrid, 1993, página 288: "*El acto de declaración de una actividad o sector como "público", como servicio público, es lo que Villar ha llamado publicatio, acto de publicatio, y significa que queda incorporada al quehacer del Estado y excluida de la esfera de actuación de los particulares sin previa concesión. Concesión que tendrá, pues, un carácter traslativo, en el sentido de que supone la transferencia a aquéllos de unas facultades o poderes de actuación que antes no tenían. La titularidad de la actividad o función en que el servicio público consiste corresponde primariamente al Estado, a la Administración, una vez que se ha producido su publicatio. Esta, naturalmente, sólo puede llevarse a cabo por ley formal*".

[5] Procuraduría General de la República, audiencia en acción de inconstitucionalidad tramitada bajo el expediente judicial número 12-009578-0007-CO.

enajenando, arrendando ni gravando, de manera que no se produce la vulneración acusada. *Ahora bien, en este estudio estamos hablando de dos figuras de concesión distintas, la concesión de obra pública con servicios públicos, regulada en la Ley aquí impugnada, y la concesión de gestión de servicios públicos regulada en la Ley de Contratación Administrativa.*

(...)".

(La negrita y subrayado no son del original)

Retomando la tercera disposición del artículo 121, inciso 14), de la Constitución Política, **pues evidentemente resulta de especial relevancia para la decisión del *sub examine***, por cuanto se refiere específicamente a los ferrocarriles, puertos y **aeropuertos**, en la sentencia número 3789-92 de las 12:00 horas del 27 de noviembre de 1992, la Sala Constitucional expresó lo siguiente:

"(...)

La tercera, es una norma que se refiere específicamente a ciertos bienes (ferrocarriles, muelles y aeropuertos nacionales en servicio) no incluidos en las tres categorías de la norma precedente. Si sobre estos bienes nada se dijera, los cubriría la norma de habilitación con que el inciso 14) comienza, como ya se ha visto.

Pero la existencia de esta disposición específica implica un régimen jurídico propio para estos bienes, que limita el principio general de enajenación y aplicación a usos públicos de una manera rigurosa: tales bienes "no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado".

La norma alude, en primer lugar, a enajenación, arrendamiento o gravamen, pero la expresión "directa o indirectamente", en el contexto rígido de la disposición puede referirse lo mismo a la situación en que el Estado procede por sí o por medio de otras entidades jurídicas (sentido subjetivo), o a los casos en que se emplean modalidades o medios que tengan consecuencia o efectos jurídicos equivalentes o similares, aunque per se no supongan técnicamente enajenación, arrendamiento o gravamen (sentido sustantivo).

A continuación, este rigor se confirma con la expresión "ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado", expresión esta a la que también hay que dar una amplia cobertura de hipótesis por la vocación de la norma.

(...)".

En la sentencia número 2013-015693 de las dieciséis horas y veinte minutos del veintisiete de noviembre de dos mil trece, la Sala Constitucional dedujo que la prohibición de enajenar o gravar directa o indirectamente los ferrocarriles, puertos y aeropuertos nacionales en servicio, constituye una excepción a la regla del párrafo primero del inciso 14 del artículo 121 constitucional, mismo que faculta a la Asamblea Legislativa para enajenar los bienes propios de la Nación.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Para el Tribunal Constitucional, la prohibición de arrendar directa o indirectamente los ferrocarriles, puertos y aeropuertos nacionales viene a fortalecer la segunda idea del párrafo primero, **relativa al destino de estos bienes a usos públicos, pues ambas prohibiciones devienen en garantías constitucionales**. La primera tutela ciertos bienes estratégicos para el desarrollo económico de la Nación, con el fin de que de ninguna manera salgan del patrimonio del Estado.

La segunda, tutela el uso público de tales bienes. Con la primera, el constituyente sustrajo de la Asamblea Legislativa y, con mayor razón, de la Administración esta competencia y reserva la materia al Poder Constituyente, por lo que, en virtud de los principios de paralelismo de las formas y conservación del rango, para la enajenación de alguno de estos bienes se requiere reforma constitucional previa. Con la segunda, se prohíbe el uso privado de tales bienes.

Además, ese tribunal señala que resulta lógico que, si la Constitución Política impone la prohibición de enajenar los ferrocarriles, puertos y aeropuertos, directa o indirectamente, también impida que se graven. La ratio iuris es evidente, pues la constitución de una hipoteca sobre estos bienes, como garantía, por ejemplo, de un crédito público, traería aparejado el riesgo de pérdida de la titularidad. La hipoteca no solo es una figura extraña al régimen de los bienes dominicales, sino que, además, en este caso está prohibida por la propia norma fundamental.

Se concluye, entonces, la Constitución Política **rechaza cualquier figura jurídica que suponga la enajenación directa o indirecta del bien de este calibre**. En esa medida, también estarían prohibidas figuras como el embargo. Este, en stricto sensu, no implica inexorablemente una enajenación, pues responde a una medida de seguridad para evitar que el titular de la cosa disponga de ella; no obstante, apareja el riesgo de una eventual enajenación, ya que esa medida cautelar, en última instancia, tiende a asegurar la ejecución forzosa del bien, cuando se incumple la obligación contractual que garantiza.

Dada la prohibición constitucional; el embargo, también estaría prohibido, por cuanto supone riesgo para la pérdida de la titularidad. El embargo, también vendría improcedente por la incompetencia del juez ordinario para cambiar el destino del bien que la Constitución Política les confiere y no puede, por consiguiente, ordenar un embargo, ni proceder a su ejecución. Los ferrocarriles, puertos y aeropuertos nacionales en servicio, tampoco pueden ser objeto de ejecución judicial, respecto de ellos, no procede la acción de despojo, interdictos o acciones posesorias.

Por otro lado, en la sentencia número 2013-015693 citada, la Sala Constitucional concluyó que, en los apartes a), b) y c) del inciso 14 del artículo 121 de la Constitución Política se regula expresamente que los bienes ahí contenidos **solo pueden ser explotados por la Administración o, por particulares, según la ley o mediante concesión especial, otorgada por tiempo limitado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa**.

Finalmente, en el dictamen número C-083-2000 del 28 de abril de 2000, la Procuraduría General de la República se refirió a la naturaleza de los aeropuertos como bienes demaniales, señaló lo siguiente:

"A.- EL AEROPUERTO: UN BIEN DEMANIAL SUJETO A UN REGIMEN ESPECIAL

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

Para el análisis de ese derecho de recuperación de instalaciones y terrenos de un aeropuerto, es indispensable partir de la naturaleza de este bien. Esa naturaleza determina su régimen de explotación.

1. La naturaleza demanial del aeropuerto

Los bienes propiedad del Estado pueden constituir bienes patrimoniales o bienes demaniales. Los primeros están sujetos a un régimen de Derecho Privado, conforme el cual la titularidad y explotación del bien se diferencia muy poco del que el Derecho Civil reconoce al propietario privado. Quizás la diferencia fundamental respecto de ellos es que la Administración sólo puede adquirirlos y venderlos según procedimientos administrativos. Los segundos, sujetos a un régimen especial de Derecho Público, derogatorio de principios y normas de Derecho común. Estos son los bienes demaniales.

La Sala Constitucional, en el Voto 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del 6 de noviembre de 1991, entró a definir el concepto de dominio público, precisando otros aspectos importantes sobre el tema. Afirma que:

..."El dominio público se encuentra integrado por bienes que manifiestan, por voluntad expresa del legislador, un destino especial de servir a la comunidad, al interés público. - Son los llamados bienes dominicales, bienes demaniales, bienes o cosas públicas o bienes públicos, que no pertenecen individualmente a los particulares y que están destinados a un uso público y sometidos a un régimen especial, fuera del comercio de los hombres-. Es decir, afectados por su propia naturaleza y vocación. En consecuencia, esos bienes pertenecen al Estado en el sentido más amplio del concepto, están afectados al servicio que prestan y que invariablemente es esencial en virtud de norma expresa.".

El concepto de dominio público ha sido reiterado en diversas resoluciones de nuestra Sala Constitucional. En el Voto 3145-96, además, se distingue entre la afectación del bien y la asignación del bien al fin público. En ese sentido se indica:

"En nuestra legislación para definirlo, el artículo 261 del Código Civil sigue el concepto de la afectación al fin público, al expresar que "Son cosas públicas las que, por ley, están destinadas de un modo permanente a cualquier servicio de utilidad general, y aquellas de que todos pueden aprovecharse por estar entregadas al uso público".- La afectación es el hecho o la manifestación de voluntad del poder público, en cuya virtud la cosa queda incorporada al uso y goce de la comunidad y puede efectuarse por ley o por acto administrativo. La doctrina hace la distinción entre "asignación del carácter público" a un bien con la "afectación" de ese bien al dominio público. La asignación del carácter público significa establecer que ese bien determinado tendría calidad demanial; así por ejemplo, la norma jurídica general diría que todas las vías públicas son integrantes o dependientes del dominio público y ello quiere decir que lo son las actuales y las que se lleguen a construir. En cambio, la afectación significa que el bien declarado demanial queda efectivamente incorporado al uso público y esto tiene que ver con la aceptación y recibo de obras públicas cuando se construyen por administración o por la conclusión de las obras y su recibo oficial, cuando es

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

un particular el que las realiza (construcción de una urbanización o fraccionamiento, por ejemplo).- Es por esto que se dice que la afectación puede ser acto administrativo, el cual, necesariamente, deberá conformarse con la norma jurídica que le sirve de referencia (principio de legalidad)."

El Voto 2301-91, antes transcrito, indica cuáles son las características de estos tipos de bienes:

"...Notas características de estos bienes, es que son inalienables, imprescriptibles, inembargables, no pueden hipotecarse ni ser susceptibles de gravamen en los términos del Derecho Civil y la acción administrativa sustituye a los interdictos para recuperar el dominio. - Como están fuera del comercio, estos bienes no pueden ser objeto de posesión, aunque se puede adquirir un derecho al aprovechamiento, aunque no un derecho a la propiedad".

La afectación del bien al cumplimiento de un fin público es normalmente obra del legislador. Sin embargo, en algunos casos ha sido dispuesta por el propio constituyente. Tal es el caso de los aeropuertos, definidos como bienes demaniales por el artículo 121, inciso 14 de la Constitución. Ese carácter alcanza a todo bien mueble o inmueble que configure un aeropuerto nacional. En ese sentido, debe entenderse como aeropuerto los edificios e instalaciones aptas normalmente para la salida y llegada de aeronaves, así como aquéllos en que se presten servicios relativos directamente al tráfico aéreo y las zonas reservadas para la ampliación y desarrollo del aeropuerto.

2) Régimen jurídico del aeropuerto

Como consecuencia de la afectación al fin público, los bienes demaniales están sujetos a un régimen jurídico particular en orden a su adquisición, uso, disfrute y, en su caso, enajenación. Tradicionalmente se prohíbe respecto de dichos bienes el hipotecarlos, gravarlos, embargarlos o enajenarlos, salvo desafectación al fin público. En efecto, generalmente se predica de estos bienes su inembargabilidad, imprescriptibilidad y enajenabilidad, prohibiciones que, como dijimos anteriormente, tienden a la protección y uso de los bienes demaniales. Es por ello por lo que la Sala Constitucional los ha definido como:

"...el conjunto de bienes sujeto a un régimen jurídico especial y distinto al que rige el dominio privado, que además de pertenecer o estar bajo la administración de personas jurídicas pública, están afectadas o destinados a fines de utilidad pública y que se manifiesta en el uso directo o indirecto que toda persona pueda hacer de ellos..." (Resolución No. 3145-96 de las 9:27 hrs. del 28 de junio de 1996).

Es de advertir que aun cuando existe una tendencia relativamente fuerte en el ámbito administrativo para modificar el régimen de explotación de los bienes públicos, de forma de permitir que el particular que los explota pueda incluso gravarlos, en el caso de los aeropuertos nacionales el régimen jurídico se mantiene incólume porque es de rango constitucional. El artículo 121, inciso 14, in fine, de la Carta Política es contundente al señalar que los aeropuertos nacionales que se encuentren en servicio "no podrán ser

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado". De modo que mientras el aeropuerto esté en servicio, ninguno de sus elementos configuradores puede salir del dominio y control del Estado.

Lo anterior no implica una prohibición absoluta de uso de un aeropuerto por parte de los particulares, pero sí se deriva una prohibición de alcances relativos en orden a uso o explotación privativa del bien. En efecto, un uso u ocupación privativa solo es admisible por medio de una concesión de uso o, en su caso, de un permiso de uso, regulados por las leyes correspondientes. Lo que entraña un acto administrativo dirigido a permitir esa ocupación o explotación privativa.

"En materia de los aeródromos y aeropuertos nacionales es la "Dirección General de Aviación Civil, a la que le corresponde ejercer control, inspección, administración y vigilancia sobre ellos, así como coordinar las actividades administrativas de las autoridades de migración, aduana, sanidad y de policía y al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgar en ellos las concesiones o permisos para la explotación de los servicios que estime convenientes, previo permiso de la autoridad respectiva y desde luego, con arreglo a las disposiciones que regulan la actividad que se pretenda desarrollar, sin que las actuaciones de la Administración tendientes a poner a derecho cualquier irregularidad que se dé en el ejercicio de aquellas, coarte el derecho del libre ejercicio del comercio, derecho que, en todo caso, no es absoluto y que puede ser objeto de reglamentación y aún de restricciones cuando se encuentran de por medio intereses superiores, como lo son, el problema del tránsito de vehículos y de peatones, tanto en las zonas aledañas como las restringidas del aeródromo, el aseo, la seguridad ciudadana, la excesiva aglomeración de público en la terminal y sus vías, entre otros ...". (Voto 5388-93 de 26 de octubre de 1993).

La diferencia entre concesión de uso y permiso de uso es clásica. La concesión otorga al concesionario el uso privativo de un bien de dominio público; es decir, el derecho de ocupar parte de ese dominio con sujeción a las reglas que rigen el dominio público, y por ende, al Derecho Administrativo. Un derecho de ocupación privativa en cuanto excluye la utilización por los demás y cuyo origen es la concesión otorgada en su favor. Se ha discutido la naturaleza de ese derecho de ocupación. Al respecto, una parte importante de la doctrina, particularmente española, considera que ese derecho del concesionario configura un verdadero derecho real administrativo, como tal oponible a terceros y a la propia Administración bajo ciertos supuestos (así, M, Sánchez Morón y otros: Los bienes públicos (régimen jurídico), Editorial Tecnos, Madrid, 1997, p.57). Dicha expresión ha sido recogida por nuestra jurisprudencia constitucional; así las resoluciones Ns. 5231-94 de 15:18 hrs. del 13 de setiembre de 1994, 2500-96 de 15:03 hrs. del 28 de mayo de 1996 y 5210-97 de 16:00 hrs. de 2 de setiembre de 1997 señalan que en la concesión de uso se constituyen derechos reales administrativos.

La concesión hace surgir obligaciones en el concesionario, entre ellas la obligación de mantener en buen estado la porción de dominio público que utiliza y ponerlo a disposición de la Administración al caducar o extinguirse la concesión. Por el contrario, los permisos de uso pueden definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento sin derecho de

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso. Se trata de un derecho precario producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de un poder discrecional. Situación diferente a la del concesionario, porque éste goza de un poder jurídico especial sobre el bien de dominio público. Esa diferencia es puesta en evidencia en la resolución N. 2306-91 antes citada:

"... El permiso de uso es un acto jurídico unilateral que lo dicta la Administración, en el uso de sus funciones y lo que se pone en manos del particular, es el dominio útil del bien, reservándose siempre el Estado, el dominio directo sobre la cosa".

Otra característica de los permisos de uso es su carácter precario, que ha sido confirmado por la Sala Constitucional en el voto reiteradamente citado:

"La precariedad de todo derecho o permiso de uso, es consustancial a la figura y alude a la posibilidad de que la administración, en cualquier momento lo revoque, ya sea por la necesidad del Estado de ocupar plenamente el bien, por construcción de una obra pública al igual que por razones de seguridad, higiene, estética, todo ello en la medida que si llega a existir una contraposición de intereses entre el fin del bien y el permiso otorgado debe prevalecer el uso natural de la cosa pública..- En consecuencia, el régimen patrio de los bienes de dominio público, como las vías de la Ciudad Capital, sean calles municipales o nacionales, aceras, parques, y demás sitios públicos, los coloca fuera del comercio de los hombres y por ello los permisos que se otorguen serán siempre a título precario y revocables por la Administración, unilateralmente, cuando razones de necesidad o de interés general así lo señalen."

Carácter precario, el permiso puede ser revocado en cualquier momento por la Administración Pública.
B-. POTESTAD DEL ESTADO DE RECUPERAR EL BIEN DE DOMINIO PUBLICO.

Dado que el aeropuerto no puede salir del dominio y control del Estado, se sigue de ello una potestad de recuperación de cualquier bien que lo integre y respecto del cual se haya otorga una facultad de uso al particular. La potestad es única pero varía el mecanismo para la recuperación.

1. En caso de una concesión de uso:

La explotación privativa del uso de un bien demanial dado en concesión puede llegar a su fin por motivos de interés público, o bien por incumplimientos del concesionario. Las leyes que regulan específicamente el dominio establecen normalmente las causales por las cuales la Administración puede declarar la caducidad de la concesión. En el caso de la Ley de Aviación Civil, dicha regulación se encuentra en los artículos 13 y siguientes en lo que se refiere a los certificados de explotación, cuyo otorgamiento entraña una "concesión" de servicio público y de uso del dominio público (aeropuerto y sus instalaciones necesarias para la prestación del servicio). Observamos que las causales que allí se enumeran parten de la existencia de una

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

conducta u omisión indebida de parte del concesionario y es esa conducta u omisión lo que justifica la cancelación del certificado de explotación.

Pero la cancelación del certificado de explotación no depende sólo de la concurrencia de alguna de esas causales. En la medida en que la concesión de uso constituye un contrato, la Administración está autorizada por el ordenamiento para hacer uso de sus poderes de rescisión y resolución administrativas, que son potestades implícitas en todo contrato administrativo. El artículo 11 de la Ley de la Contratación Administrativa señala como motivos justificantes del ejercicio de la potestad la fuerza mayor, caso fortuito o por interés público. Este último motivo es retomado por el artículo 73, in fine de la Ley de la Contratación Administrativa en relación con la concesión de instalaciones públicas para la prestación de servicios complementarios del servicio público. El interés público justifica poner fin a la relación contractual y, por ende, la recuperación de las instalaciones públicas por parte de la Administración

2. En el caso de un permiso de uso

Dada la naturaleza del permiso de uso, las potestades de revocación son más amplias. El derecho de ocupación que genera el permiso es de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de su poder discrecional. Incluso se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza del permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición:

"El permiso de uso no genera derecho alguno a favor del permisionario, no constituye un derecho perfecto, un derecho subjetivo, puesto que por su propia esencia admite que sea revocado sin derecho a indemnización. Se admite entonces que el permisionario cuenta únicamente con un interés legítimo." (J. P. ALPIZAR MONGE: Los Derechos Reales Administrativos. Tesis de Grado, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1989, p. 69).

El artículo 12 de la Ley General de Aviación regula las causas de cancelación de los permisos provisionales. Entre ellas contempla la ilicitud de los actos del beneficiario, o bien que su actuación ponga en peligro el orden y la seguridad pública, el uso abusivo del permiso o el cambio de destino, así como el incumplimiento de requisitos exigidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Debe entenderse, sin embargo, que para los permisos -particularmente si no son emitidos para servicios de aeronavegabilidad- rige también lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, que permite la revocación por razones de oportunidad o de conveniencia debidamente comprobada. Puede decirse, en ese sentido, que en el tanto en que el interés público resulte de alguna forma afectado por la existencia del permiso, la Administración está facultada para cancelarlo. Al respecto pueden verse las sentencias 2306-91 de 14:45 hrs. del 6 de noviembre de 1991 y 5231-94 de 15:18 hrs. del 13 de agosto de 1994 de la Sala Constitucional. En la resolución N. 5976-93 de 15:42 hrs. del 16 de noviembre de 1993, la Sala establece:

"...los permisos que se otorguen serán siempre a título precario y revocables por la Administración, unilateralmente, cuando razones de necesidad o de interés general así lo señalan".

El punto es si estando la actuación administrativa fundada en Derecho, la cancelación genera un deber de indemnizar al ocupante del dominio aeroportuario.

C-. "UN DERECHO DE INDEMNIZACION PARA EL OCUPANTE"

El Ministerio tiene dudas respecto así al "recuperar" la plena disposición de parte del terreno o de instalaciones del aeropuerto, incurre en responsabilidad respecto del ocupante.

En este punto debe también diferenciarse entre la concesión y el permiso de uso. Las potestades de rescisión y resolución administrativas deben ser ejercidas sin perjuicio de los derechos económicos del cocontratante. De modo que salvo en los casos de cancelación de la concesión por responsabilidad del concesionario o explotante, en los demás supuestos ese concesionario tiene derecho a la indemnización, que se regirá por lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley de la Contratación Administrativa y el 13 de su Reglamento. El principio que dichos artículos establecen es reiterado por el artículo 73 de la ley en relación con la concesión de instalaciones públicas:

"...Cuando las causas de la revocación no sean atribuibles al concesionario, se le deberá indemnizar por los daños y perjuicios causados".

En el tanto en que existan daños y perjuicios existe el deber de indemnizar, deber del cual no exime lo dispuesto en el 158 de la Ley General de Aviación Civil, a cuyo tenor:

"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".

Este artículo rige plenamente cuando la cancelación se motiva en la actuación del concesionario, supuesto bajo el cual existe responsabilidad de éste y eventualmente es él quien debe indemnizar.

En relación con los permisos de uso, el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública establece que dichos permisos y cualquier acto que reconozca a un administrado un derecho a título precario podrán ser revocados "sin responsabilidad de la Administración". Como la indemnización de los daños y perjuicios prevista en el artículo 155 de esa Ley está referida a los actos declaratorios de derechos subjetivos, se entiende que la revocación de los permisos no está sujeta a dicho reconocimiento.

D-. LA SITUACION EN CASO DE VENCIMIENTO DEL CONTRATO

Es de advertir que fuera de esos dos supuestos de concesión y permiso de uso, la Administración podría estar ante una tercera posibilidad: la del ocupante de parte del dominio que carece de título habilitante para ello. Ausencia de título que puede derivarse de que ya venció la concesión originalmente otorgada o bien porque no existe acto autorizativo alguno de parte de la Administración. Bajo estas hipótesis es claro que no existe derecho alguno del ocupante a permanecer en el espacio que ocupa y que, por ende, la decisión administrativa de desalojarlo no puede generar responsabilidad administrativa.

En el caso de que existiera una relación contractual, producto de una concesión, el desalojo es la consecuencia inmediata de la ausencia de prórroga de la concesión. El contrato se extingue por el vencimiento de plazo y, por ende, el derecho a ocupar el terreno o instalaciones se extingue. Puesto que la relación concluye por el vencimiento del plazo, la decisión de desalojo no origina responsabilidad para la Administración. Empero, un aspecto interesante es el relativo a las edificaciones que hayan sido construidas por el concesionario. Si se ha pactado sobre el punto que los bienes construidos por el concesionario, o las mejoras que éste ha hecho en instalaciones públicas revierten a la Administración, ésta no tiene obligación alguna de indemnizar por esos bienes. Sin embargo, si no se ha pactado sobre ese extremo, la Administración podría estar obligada a indemnizar en los términos de los artículos 508 y 509 del Código Civil, en caso de que desee conservar las edificaciones que hayan sido construidas por el ocupante. De no existir un interés público en tales edificaciones, debe permitirse que el ocupante las retire y aproveche, tal como esta Procuraduría señaló a esa Dirección en el dictamen N. C-204-92 de 7 de diciembre de 1992; por consiguiente, bajo ese supuesto de retiro de las edificaciones hechas por el concesionario tampoco existe deber de indemnizar.

CONCLUSION:

Por lo antes expuesto, es criterio de la Procuraduría General de la República que:

1-. Fuera de los motivos expresamente previstos por el legislador, la ocupación privativa de terrenos o instalaciones propias del aeropuerto puede concluir cuando el interés público así lo justifica.
}
2-. Si la ocupación es consecuencia de un permiso de uso, dada la naturaleza precaria de éste, en caso de revocación no existe derecho de indemnización en favor del ocupante.

3-. Si la ocupación deriva de una concesión de uso o de cualquier contrato administrativo, la revocación por motivos no imputables al concesionario da derecho a una indemnización de los daños y perjuicios que le sean irrogados.

4-. Si la concesión se ha extinguido por ausencia de prórroga, el concesionario debe desalojar las instalaciones que le han sido concedidas. En relación con las edificaciones construidas por el concesionario, debe estarse a lo dispuesto anteriormente en el documento contractual.

5-. En ausencia de disposición expresa en el contrato, la Administración está obligada a indemnizarle por las edificaciones o mejoras construidas en caso de que desee conservarlas.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

De no existir ese interés en su conservación y resultar necesaria la remoción, debe permitirle al concesionario que lo haga, conforme lo dispuesto en el artículo 509 del Código Civil".

Analizado el tema desde el texto constitucional, es decir, las leyes; para tales efectos, nos referiremos a la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, y a la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos, ley número 7762 del 14 de abril de 1998.

El artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil es clara al señalar que 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 en esa norma. Por lo cual, el tema de administración, coordinación y control total de los aeropuertos internacionales corresponde a las instancias citadas, tal y como lo desarrolla, más adelante, la misma norma.

Efectivamente, el artículo 88 de esa norma señala que todos los aeródromos y aeropuertos civiles del país están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil. Además, señala que los aeropuertos internacionales funcionarán y serán administrados de conformidad con el reglamento interno que al efecto se expida.

Por su parte, el artículo 91 ídem, señala que para construir y operar aeródromos en el país se requerirá autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil y que 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.

Además, el artículo 93 ídem, establece que 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. Por último, el numeral 94 de la norma en estudio, señala que 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.

Además, 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.

Como se puede observar, las disposiciones de la Ley General de Aviación Civil se encuentran conforme a la instrucción contenida en el inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política, por lo que no podríamos interpretar o dimensionar la norma legal más allá a la interpretación literal de ésta. Lo anterior, atendiendo a la jerarquía legal de las normas establecida en el artículo 6 de la Ley General de la Administración Pública, la cual ubica a la Constitución Política en la cúspide de las fuentes del ordenamiento administrativo.

En otros términos, no encontramos en la Ley General de Aviación Civil disposición alguna, ni siguiera sugerencia o indicio que le permita a esta Asesoría Jurídica considerar que la norma contenga alguna habilitación **para que iniciativas privadas desarrollen, administren u operen parcial o totalmente aeropuertos internacionales en nuestro país**.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

c) Sobre la figura de la concesión.

La concesión, como modalidad de incorporación de los particulares a la prestación de servicios, uso de dominio o cumplimiento de los fines y cometidos públicos, se encuentra regulado en los artículos 121 inciso 14 y 182 de la Constitución Política, los cuales suponen el principio fundamental de que **toda negociación que comprometa bienes o recursos públicos, debe hacerse por licitación,** según los criterios en cuanto a montos y procedimientos, tal y como lo interpretó la Sala Constitucional, en sentencia numero 998-98, la cual señala textualmente, lo siguiente:

"(...)

En lo que hace específicamente al régimen de Contratación, el marco Constitucional a que deben sujetarse todas las administraciones públicas, así como la elección de sus concesionarios, cuando se trate de la aplicación de esta modalidad de incorporación de los particulares a la prestación de Servicios, Uso de dominio o cumplimiento de los fines y cometidos públicos, está regulado por los artículos 121 inciso 14 y 182 de la Constitución Política, que suponen el principio fundamental de que toda negociación que comprometa bienes o recursos públicos debe hacerse por licitación, de acuerdo con la ley en cuanto al monto respectivo, y tal como han sido interpretado por la jurisprudencia de esta sala, como sigue;

a- En efecto, de la relación de dichos artículos 121 inciso 14 y 182 nace la exigencia de que toda contratación promovida por el estado en su sentido más amplio, deba tramitarse mediante licitación, se entiende pública o privada según su monto, por ser este el medio idóneo para la correcta selección del contratante o concesionario, en su caso en aplicación de los principios de publicidad, igualdad y libre concurrencia de que le son consustánciales, son de obligado acatamiento por si mismos, sin necesidad de otras normas que los desarrollen o hagan aplicables.

b- Debe entenderse por licitación el procedimiento a que ha de sujetarse la administración en toda contratación o concesión, precisamente para dar cumplimiento a los principios constitucionales ya citados, a los que cabe agregar la necesaria fiscalización de la Contraloría General de la Republica. Se distingue entre Contratación y Concesión, en razón de que ha esta no siempre le convienen los criterios y principios de la contratación administrativa ordinaria, sobre todo por la exigencia constitucional de que ciertas materias, que no pueden salir del dominio del estado, si pueden, en cambio, encomendarse en concesión a particulares en el régimen especial que determine la ley, pese a que tenga que formalizarse en un instrumento contractual.

c- La obligación constitucional de acudir al procedimiento de licitación comprende, en principio, toda actividad contractual del estado, aunque la Sala haya admitido, con algún esfuerzo, que la norma constitucional esta implícita, también, la autorización para acudir a otras formas de contratación, por ejemplo la directa, con autorización de la Contraloría General de la Republica, cuando circunstancias excepcionales lo justifiquen en razón de los exiguos montos económicos del negocio, de la seguridad, de la imposibilidad de encontrar

más de un proveedor, etc. Pero excepciones de carácter general en esta materia resultarían flagrantemente inconstitucionales, sobre todo si se trata de materias relacionadas con el manejo, uso o explotación de los bienes intangibles de la Nación a que alude el inciso 14 del artículo 121 constitucional.

d- Por lo mismo, todo limite económico que haga de la licitación excepción y no regla sería inaceptable por inconstitucional, ya que el derecho de la Constitución incluso reservo la licitación privada para las contrataciones cualitativa o cuantitativamente menores, determinación que por cierto delego en el legislador quien, en todo caso debe hacerla conforme a los principios y parámetros constitucionales, de manera que no podrá la legislación ordinaria causar la desconstitucionalización de esta garantía, ni podrá hacerlo del todo la administración reglamentariamente, menos aún mediante las especificaciones de una contratación concreta.

(...)".

Sobre la concesión de espacios públicos, la Ley General de Contratación Pública, ley número 9986 del 27 de mayo de 2021, establece lo siguiente:

"***Artículo 83.-*** *Concesión de instalaciones públicas*
Para el mejor cumplimiento del ***fin público****, la Administración podrá dar en concesión instalaciones para que otras personas, físicas o jurídicas, presten servicios complementarios".*

(El destacado es nuestro)

Como en la norma transcrita, la concesión de instalaciones públicas va de la mano con la consecución del fin público. Ello, con el objeto de que puedan prestarse servicios complementarios. En igual sentido, el artículo 227 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, decreto ejecutivo número 43808 del 22 de noviembre de 2022, estipula lo siguiente:

"*Artículo 227.-Concesión de instalaciones públicas.* ***Para alcanzar un mejor cumplimiento del fin público a que está afecta una instalación, la Administración Pública podrá, mediante licitación pública darla en concesión a personas físicas o jurídicas, con el objeto de que la exploten en la prestación de un servicio complementario del respectivo fin público, a cambio de un precio*** *que se determinará a través del concurso promovido. En ningún caso el precio podrá ser inferior al monto que la Administración haya fijado como canon en los estudios técnicos respectivos.*

(...)

En las condiciones contractuales se deberán considerar los aportes de la Administración, como electricidad, agua, insumos, bienes muebles y utensilios. El concesionario tiene prohibido dar a esos bienes y materiales otros usos comerciales ajenos a la prestación del servicio, caso contrario se tendrá como una causal de resolución contractual.

La concesión de instalaciones públicas ***otorga al concesionario únicamente el beneficio de utilizar el bien por el plazo establecido y para el exclusivo cumplimiento del interés público pactado****. Cualquier estipulación en contrario se tendrá por absolutamente nula. La concesión no generará relación de inquilinato, derecho de llave ni otro beneficio diferente del indicado.*

La Administración podrá poner término a la concesión, cuando lo estime necesario para la mejor satisfacción del interés público. Lo hará mediante resolución motivada, previo aviso al concesionario, dentro del plazo establecido en el cartel y en su defecto con al menos tres meses de anticipación. Cuando las causas de la terminación del contrato no sean atribuibles al concesionario, se le deberá indemnizar por los daños y perjuicios causados que reclame y demuestre haber sufrido".

(El destacado es nuestro)

De esta manera, la normativa sujeta la concesión al procedimiento licitatorio, lo que generará una relación contractual; por esta razón, se deben respetarse las condiciones pactadas y, por ello, el particular concesionario adquiere obligaciones y también una serie de derechos frente a la Administración.

Adicionalmente, respecto de la concesión de espacios públicos, el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública señala lo siguiente:

"***Artículo 83.-***

(...)

La concesión de instalaciones públicas no generará relación de inquilinato, derecho de llave ni otro beneficio diferente del empleo del bien por el plazo establecido y para el exclusivo cumplimiento del interés público. *Cualquier estipulación contraria resultará absolutamente nula.*

Mediante resolución motivada y habiendo otorgado un aviso previo razonable, la Administración podrá poner término a la concesión, cuando sea necesario para la mejor satisfacción del interés público. Cuando las causas de la revocación no sean atribuibles al concesionario, se le deberá indemnizar por los daños y perjuicios causados".

(El destacado es nuestro)

Lo anterior, nos lleva a definir que existen reglas establecidas de forma legal y constitucional, para otorgar bienes de dominio público en concesión como la figura legal más viable cuando se traten de bienes demaniales como los aeropuertos.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

d. Sobre la figura del permiso de uso.

Ahora bien, debe tenerse presente que el ordenamiento jurídico también prevé otra posibilidad legal para la disposición de instalaciones públicas, cual es el simple permiso de uso, mismo que puede otorgarse a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso privado, conforme lo dispone el artículo 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto número 34849-MOPT

Respecto a este instrumento legal, el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 del 2 de mayo de 1978, dispone lo siguiente:

> *"**Artículo 154.-** Los permisos de uso del **dominio público**, y los demás actos que reconozcan a un administrado un derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación".*
>
> (El destacado es nuestro)

De las normas transcritas anteriormente, se colige que la Administración puede otorgar **permisos de uso en bienes de dominio público, motivados en razones de oportunidad o conveniencia**. Es decir, debe hacerse una valoración en orden a cuáles son los motivos que sustentan el otorgamiento de ese beneficio de cara al interés público. Pero es claro que se trata de un beneficio concedido por mera tolerancia, ahí su naturaleza precaria.

En efecto, nótese que el ordenamiento jurídico es claro en señalar que dichos permisos se brindan siempre a título precario, lo cual significa que en el momento en el cual la Administración necesite el espacio, puede revocar el permiso de uso, sin responsabilidad alguna. Claro está, dicha revocación no debe ser intempestiva, ni arbitraria; es decir, debe comunicarse –con antelación razonable– a quien usa el bien que el permiso de uso se tiene por agotado.

En la jurisprudencia administrativa, mediante dictamen número C-083-2000 del 28 de abril de 2000, la Procuraduría General de la República, en cuanto al permiso de uso en precario, se refirió de la siguiente manera:

> *"(...)*
>
> *Los permisos de uso pueden definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento sin derecho de resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso. **Se trata de un derecho precario producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de un poder discrecional**. Situación diferente a la del concesionario, porque éste goza de un poder jurídico especial sobre el bien de dominio público.*
>
> *(...)".*

(El destacado es nuestro)

Asimismo, la Procuraduría General de la República se ha pronunciado en el sentido de que los permisos de uso sobre bienes públicos son admisibles siempre que el uso que se le dé al bien sea compatible con su integridad y con el fin público al cual se encuentra afecto y destinado[6].

Atendiendo a las características señaladas, es claro que el permisionario no puede entender que ese beneficio se le ha otorgado en forma indefinida e incuestionable, pues entre sus rasgos elementales están justamente su precariedad y la atención a un fin público, lo cual implica que el permiso puede ser revocado en cualquier momento.

Ergo, aun cuando el acto administrativo que otorga el permiso no incluya un determinado plazo de vigencia para ese beneficio, no podríamos afirmar que fue concedido en forma indefinida, salvo que ello se entienda en el sentido de que, si bien en cualquier momento la Administración puede solicitar la devolución de las instalaciones prestadas, el permiso no fue otorgado sujetándolo a una determinada fecha de expiración establecida ***prima facie***.

Dicho de otro modo, la manera correcta en que debe entenderse tal situación jurídica es que el permiso eventualmente puede otorgarse sin la fijación de una fecha límite, sin que ello signifique que el particular pueda entender que adquirió un beneficio a tiempo indefinido, toda vez que tiene claro que al momento en que se produzca una comunicación expresa de la Administración, dando por terminado el permiso –comunicación que no debe ser intempestiva, ni arbitraria–, pondrá a su disposición el espacio utilizado previamente, esto en razón del derecho que le asiste a la Administración para ocupar el bien con el objetivo de lograr el fin público de que se trate.

Sobre dicha característica de este tipo de permisos, mediante sentencia número 2306-1991 de las 14:34 horas del 6 de noviembre de 1991, la Sala Constitucional explicó lo siguiente:

> *"La precariedad de todo derecho o permiso de uso, es consustancial a la figura y alude a la posibilidad que la Administración, en cualquier momento lo revoque, ya sea por la necesidad del Estado de ocupar plenamente el bien, por construcción de una obra pública al igual que por razones de seguridad, higiene, estética, todo ello en la medida que si llega a existir una contraposición de intereses entre el fin del bien y el permiso otorgado, debe prevalecer el uso natural de la cosa pública".*

Sobre el mismo tema, mediante sentencia número 1332-2015 de las catorce horas y cincuenta minutos del veintitrés de julio de dos mil quince, el Juzgado Contencioso Administrativo indicó lo siguiente:

> *"Ahora bien, con relación al permiso de uso de dominio público, es menester recordar que su naturaleza jurídica se extrae de lo establecido en el ordinal 154 de la Ley General de la Administración Pública, el cual literalmente señala: "Los permisos de uso de dominio público, y los demás actos que reconozcan a un administrado un derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia, sin*

[6] Procuraduría General de la República, dictamen número C-328-2009 del 30 de noviembre de 2009.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación. "Refiriéndose a esta norma, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en su sentencia no. 810-F-S1-10 de las 8 horas 45 minutos del 8 de julio de 2010, en lo de relevancia señaló "III. Sobre la figura del permiso en precario. (...). Esto quiere decir, no se está ante un caso de derecho de propiedad, sino, de un permiso de uso, el que como se dijo líneas atrás, reviste elementos de unilateralidad y puede ser llevado a cabo al amparo de la discrecionalidad de la Administración.

En virtud de estas particularidades, existe un punto más que forma parte integral de esta figura, la precariedad, la cual dice de la posibilidad que tiene la Administración de revocar en cualquier momento el permiso de uso que se haya dado sobre tales bienes. Sus ***características principales*** *son:* ***"a) crea una situación jurídica individual condicionada al cumplimiento de la ley, siendo que su incumplimiento implica la caducidad del permiso; b) se da intuito personae en consideración a sus motivos y al beneficiario, en principio se prohíbe su cesión y transferencia; c) confiere un derecho debilitado o un interés legítimo, la precariedad del derecho del permisionario se fundamenta en que el permiso constituye una tolerancia de la Administración Pública respectiva que actúa discrecionalmente; d) es precario, razón por la cual la Administración Pública puede revocarlo en cualquier momento, sin derecho a resarcimiento o indemnización; e) su otorgamiento depende de la discrecionalidad administrativa, por lo que la Administración Pública pueda apreciar si el permiso solicitado se adecua o no al interés general".***

Así las cosas, debernos recordar que en términos generales, el permiso es un acto mediante el cual se autoriza a una persona para que ejerza un derecho, que en principio el ordenamiento jurídico no se lo hubiera permitido. Se debe entender como una excepción especial respecto de una prohibición general, en cuyo caso la Administración tolera se realice una actividad determinada".

(El destacado es nuestro)

De lo anterior, se desprende que el permiso de uso puede definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento, sin derecho a resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso.

Se trata de un derecho de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración que actúa en ejercicio de su poder discrecional. Incluso, se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza del permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición.

Mediante sentencia número 4167-F-S1-2019 de las 15:40 horas del 28 de noviembre de 2019, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia indicó lo siguiente:

"III.- Sobre la figura del permiso en precario. El artículo 154 de la LGAP establece: "Los permisos de uso del dominio público, y los demás actos que reconozcan a un administrado un

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación.". Resulta trascendente en primer lugar, hacer una breve consideración sobre el tema de los bienes de dominio público.

Tienen como fin un destino especial para servir a la comunidad o bien a un interés público. Además de ello, están sometidos a un régimen especial, el cual los mantiene fuera del comercio de los seres humanos, es por ello por lo que no pueden ser objeto de posesión, no obstante, si pueden ser parte de un derecho de aprovechamiento. Esto quiere decir, no se está ante un caso de derecho de propiedad, sino, de un permiso de uso, el cual como se dijo líneas atrás, reviste elementos de unilateralidad y puede ser llevado a cabo al amparo de la discrecionalidad de la Administración.

En virtud de estas particularidades, existe un punto más que forma parte integral de esta figura, la precariedad, la cual dice de la posibilidad que tiene la Administración de revocar en cualquier momento el permiso de uso que se haya dado sobre tales bienes. Sus características principales son: "a) crea una situación jurídica individual condicionada al cumplimiento de la ley, siendo que su incumplimiento implica la caducidad del permiso; b) se da "intuito personae" en consideración a sus motivos y al beneficiario, en principio se prohíbe su cesión y transferencia; c) ***confiere un derecho debilitado o un interés legítimo, la precariedad del derecho del permisionario se fundamenta en que el permiso constituye una tolerancia de la Administración Pública respectiva que actúa discrecionalmente****; d) es precario, razón por la cual la Administración Pública puede revocarlo en cualquier momento, sin derecho a resarcimiento o indemnización; e) su otorgamiento depende de la discrecionalidad administrativa, por lo que la Administración Pública pueda apreciar si el permiso solicitado se adecua o no al interés general".*

Resolución de las 9 horas 57 minutos del 21 de marzo de 2003, correspondiente al voto 2443 de la Sala Constitucional. Lo que se pone en manos del particular es el uso útil del bien, pero siempre el Estado se reservará el dominio y sus atributos sobre la cosa. De la misma disposición legal supra citada, se puede desprender, que es un acto de voluntad unilateral, el cual se da por razones de conveniencia y en forma temporal, donde se le permite a un administrado el disfrute a título precario de un bien de dominio público, siendo que su revocación, debe necesariamente cumplir con las especificaciones que la propia norma dispone.

El permiso es un acto mediante el cual se autoriza a una persona para que ejerza un derecho, que en principio el ordenamiento jurídico no se lo hubiera permitido. *Se debe entender como una* ***excepción especial*** *respecto de una prohibición general, en cuyo caso la Administración tolera se realice una actividad determinada.*

Su naturaleza justamente está encaminada a remover un obstáculo legal para poder llevar a cabo un ejercicio específico; ***incluso en algunas ocasiones se ha llegado a definir como una especie de concesión de alcance restringido****, ya que, otorga derechos de menor intensidad y*

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

mayor precariedad. Consúltese entre otras resoluciones la de las 15 horas 42 minutos del 16 de noviembre de 1993 que responde al voto número 5976; de las 11 horas 27 minutos del 24 de abril de 1998 que es el voto no. 2777; y el de las 9 horas 57 minutos del 21 de marzo de 2003 voto 2443 (antes citado), todas de la Sala Constitucional".

(El resaltado es propio)

Así, existe la posibilidad de revocar el permiso de uso por todas esas razones mencionadas, e incluso, si se advierte una desmejora o cualquier tipo de afectación negativa de las instalaciones prestadas de su funcionamiento o de los intereses institucionales, dado el interés público que siempre debe prevalecer.

En el dictamen número C-227-2018 del 10 de setiembre de 2018, la Procuraduría General de la República concluyó, en lo que interesa y corresponde al presente estudio, lo siguiente:

"(...)

***5.** Sobre los bienes de dominio público puede otorgarse ya sea una concesión o un permiso de uso, ambas figuras debidamente reguladas en el ordenamiento jurídico. La concesión tiene por objeto el cumplimiento del fin público mediante la prestación de servicios complementarios, mientras que el permiso se brinda por mera tolerancia, en ejercicio de las potestades discrecionales de la Administración.*

***6.** Mediante la figura del permiso de uso de bienes de dominio público se genera una situación jurídica precaria, mientras que mediante la concesión se crea una situación jurídica consolidada que se encuentra sujeta a los parámetros contractuales que fueron pactados entre las partes.*

***7.** Dado que los permisos se brindan a título precario, ello significa que en el momento en el cual la Administración necesite el espacio, puede revocar el permiso de uso sin responsabilidad alguna. Claro está, dicha revocación no debe ser intempestiva ni arbitraria, es decir, debe comunicarse –con antelación razonable– a quien usa el bien, que el permiso de uso se tiene por agotado.*

***8.** El permiso de uso eventualmente puede otorgarse sin la fijación de una fecha límite o de expiración establecida prima facie, sin que ello signifique que el particular pueda entender que adquirió un beneficio a tiempo indefinido, toda vez que tiene claro que al momento en que se produzca una comunicación expresa de la Administración dando por terminado el permiso, pondrá a su disposición el espacio utilizado previamente, esto en razón del derecho que le asiste a la Administración para ocupar el bien con el objetivo de lograr el fin público de que se trate".*

Lo expuesto hasta aquí nos permite observar una serie de características de los instrumentos de "***concesión***" y "***permiso de uso en precario***", las cuales resultan necesario identificar, para poder desarrollar adecuadamente este acto administrativo.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO · AUDITORIA

e. Sobre las características y diferencias entre la *Concesión* y *Permiso de Uso*.

En ***primer*** lugar, sobre los bienes de dominio público puede otorgarse, ya sea una ***concesión*** o un ***permiso de uso***, ambas figuras se encuentran debidamente reguladas en el ordenamiento jurídico **y la utilización de una u otra depende de las características del uso que se le vaya a dar al bien demanial** y a la discrecionalidad de la Administración.

En ***segundo*** lugar, mediante la figura del ***permiso de uso*** de bienes de dominio público se genera una situación jurídica precaria con características intrínsicamente definidas, mientras que mediante la ***concesión*** se crea una situación jurídica consolidada que se encuentra sujeta a los parámetros contractuales que fueron pactados entre las partes, mediante un procedimiento licitatorio.

En ***tercer*** lugar, los permisos de uso se brindan a título precario, ello significa que en el momento en el cual la Administración necesite el espacio, puede revocar el permiso de uso ***sin responsabilidad*** alguna.

La Ley General de la Administración Pública no contempla ninguna excepción que conlleve a otorgar un resarcimiento, por lo cual, ante el principio de legalidad, la Administración está imposibilitada legalmente de producir dicha erogación.

e. Sobre la figura de los FBO ((Fixed-Based Operator-Operadores de base fija) y la Terminal de Aviación General.

Según el blog de la página de internet euro pair[7], un aeropuerto FBO corresponde a *"... **una terminal** de jets privados, donde los clientes de jets privados llegarán en lugar de utilizar las instalaciones principales del aeropuerto"*.

Asimismo, refiere que *"A menudo se trata de una instalación construida expresamente y separada de los edificios principales del aeropuerto, que ofrece una serie de servicios para los clientes, las aeronaves y la tripulación. A veces puede tratarse de un aeropuerto entero dedicado a la aviación de negocios, como por ejemplo el de Farnborough, en Londres, o de una pequeña sala dentro de la terminal del aeropuerto.*

Expone que los FBO ((Fixed-Based Operator) suelen arrendar terrenos de un aeropuerto y atender una serie de necesidades de las aeronaves. Puede tratarse de la venta de combustible de aviación, la formación de pilotos, el alquiler y la venta de aeronaves, el almacenamiento en amarres o hangares, la venta de piezas de aeronaves y la publicidad aérea. También, pueden ofrecer taxis aéreos -vuelos cortos a la carta-, así como, reparación y mantenimiento de aeronaves. **Todo ello, junto a la prestación de servicios para la tripulación y los pasajeros.**

Por último, la referencia de la página de internet citada expone que *"...Todos los **aeropuertos** FBO ofrecen servicios básicos, como una cómoda zona de asientos para esperar a otros miembros del grupo y para conocer a sus pilotos, así como Wi-Fi y aseos gratuitos. Esto proporciona el lugar perfecto para que los viajeros hagan una parada para refrescarse antes de subir a su avión. Las instalaciones de los FBO varían mucho, y algunos de los destinos más grandes ofrecen salas de reuniones privadas, duchas, salas de cine, tiendas libres de*

[7] ¿Qué es un FBO? (europair.com)

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL cetac Aviación Civil AUDITORIA INTERNA REGISTRO - AUDITORIA

impuestos y servicios de conserjería. También suele haber bebidas y aperitivos de cortesía. Algunos pueden tener restaurantes o cafeterías, aunque esto depende del destino".

Como puede observarse de la información obtenida a nivel del servicio de internet, dado que los FBO u Operadores de Base Fija, en términos generales corresponden a un aeropuerto, la creación, utilización o explotación de dichos servicios deberá ser ofrecida y ejecutada bajo la figura de la concesión, al tratarse de un servicio público de explotación de un bien demanial.

Obsérvese que por la cantidad de servicios que puede ofrecer un Operador de base fija (FBO), según la compañía Patriot Aviation[8], los cuales pueden ser desde "*...el suministra combustible a las aeronaves, ya sea mediante camiones cisterna o mediante sistemas de abastecimiento fijo, proporcionar espacios de estacionamiento para las aeronaves, tanto al aire libre como en hangares, realizar tareas de mantenimiento preventivo y correctivo a las aeronaves, así como inspecciones periódicas; limpiar el interior y el exterior de las aeronaves, así como desinfectarlas si es necesario; ofrecer servicios de catering a bordo, tanto para los pasajeros como para la tripulación; facilitar el transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, ya sea mediante vehículos propios o mediante acuerdos con empresas externas; ayuda a reservar alojamiento para los pasajeros y la tripulación, ya sea en hoteles cercanos o en instalaciones propias; garantizar la seguridad de las aeronaves, los pasajeros y la tripulación, mediante sistemas de vigilancia, control de acceso y personal especializado; gestionar los trámites aduaneros y migratorios para los vuelos internacionales, tanto de entrada como de salida; y asistir en la planificación de vuelo, proporcionando información meteorológica, cartas aeronáuticas, permisos de vuelo y coordinación con el control de tráfico aéreo*", es necesario que la explotación de dichos servicios se realice mediante un proceso licitatorio y no bajo la figura del permiso de uso.

Así mismo, las terminales aéreas son instalaciones aeroportuarias diseñadas para la gestión y procesamiento de pasajeros y equipaje antes y después de los vuelos. Estas terminales suelen incluir servicios como check-in, control de seguridad, áreas de espera y puertas de embarque. Además, ofrecen comodidades adicionales como tiendas, restaurantes y zonas de descanso para mejorar la experiencia del viajero.

En cuanto a la materia que nos interesa, la aeronáutica, en los artículos 2 y 3 de la Ley General de Aviación Civil se establece que su objeto es la regulación del conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves, abarcando lo concerniente a circulación aérea, el registro aeronáutico, regulación de aeronaves, personal aeronáutico, tránsito aéreo, aeropuertos, aeródromos, servicios aéreos, escuelas de aviación, fábricas y talleres aeronáuticos, servicios aéreos auxiliares de navegación aérea, accidentes aéreos, certificados de explotación, tarifas, contratos de transporte aéreo, franquicias, responsabilidad civil, entre otros.

El artículo 100 de la ley arriba indicada, señala que los servicios aéreos se clasifican en la siguiente estructura:

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

[8] ¿Qué es un FBO o salas VIP en la aviación privada? | Patriot Aviation

Asimismo, el artículo 101 de dicha norma se establece que 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.

En el artículo 143 de la misma ley se indica que para prestar ***cualquier servicio aéreo***, se requiere de un **certificado de explotación** que otorgara el Consejo Técnico de Aviación Civil, asimismo, el artículo 10 establece dentro de las atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil, en el aparte segundo, **el otorgamiento**, prorroga, 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**.

De la lectura de los anteriores artículos, se deriva la existencia de dos institutos; el primer, la concesión que comprende toda actividad que pretenda desarrollarse en las instalaciones aeroportuarias; el segundo, la expedición de certificados de explotación, cuando se trate de servicios aéreos específicamente referidos al **transporte** de carga, **pasajeros** o correo, en los términos del artículo 143 ibidem y del decreto ejecutivo número 37972 del 16 de agosto de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación"*, el cual, en su artículo 1°, señala que las actividades que den ***facilidades, información o comodidad*** deberán otorgarse por medio de un trámite licitatorio. Al respecto dice:

> *"Artículo 1°-Para la prestación de cualquier servicio aéreo público o para la operación de actividades lucrativas conexas, como instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación, será necesario el respectivo certificado de explotación debidamente otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil de acuerdo con la ley N° 5150 y sus reglamentos.*
>
> ***Lo anterior no es aplicable a aquellos servicios que se presten directamente a los usuarios de las instalaciones ubicadas en los aeropuertos con el objeto de brindarles información, facilidad o comodidad, los cuales estarán sujetos al trámite regular de licitación pública y el consiguiente contrato de concesión****".*
>
> (El resaltado es propio)

Se reitera, todo lo anterior no viene a ser aplicable a aquellos servicios que se presten directamente a los usuarios en las instalaciones ubicadas en los aeropuertos con el objeto de brindarles la venta de un determinado producto, información o algún tipo de facilidad o comodidad, como se presenta en este caso, **ya que estos últimos estarán sujetos al trámite regular de licitación pública y al contrato de concesión**.

En este sentido, la Sala Constitucional ha señalado que el artículo 182 de la Constitución Política otorga rango constitucional a todos los principios de derecho público que informan la contratación administrativa, desarrollados por la jurisprudencia de esta instancia, en la medida que resulten razonables y proporcionados a

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

los fines que persiguen. En atención a lo expuesto, lo cierto es que toda interpretación que excluya el trámite de licitación pública, como la normal forma de elegir al contratante de la Administración, es de interpretación restrictiva.

Mediante la sentencia número 5735-99 de las 09:42 horas del 23 de julio de 1999, la Sala Constitucional señaló lo siguiente, con relación a la naturaleza de los certificados de explotación:

> *"(...)*
>
> *También tiene por cierto este Tribunal que por disposición del articulo 143 de la Ley General de Aviación Civil para la explotación de cualquier servicio aéreo público se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratara de servicios aéreos internacionales.*
>
> *(...)*
>
> *Ninguna duda cabe a la Sala sobre que la especialización de los servicios aéreos es lo que llevo al legislador a exigir el denominado "certificado de explotación", sin embargo, lo atinente a la construcción de un plantel y suministro de combustible excede lo que pueda considerarse servicio aéreo para convertirse, más bien, en un servicio de carácter general requerido por todos los vehículos con independencia de su tipo (...) Ahora bien, en criterio de la Sala ese contrato - no obtenido a través del procedimiento de licitación pública - solo cubre el especifico servicio aéreo para el que fue otorgado, resultando una practica irregular su ampliación administrativa para objetos diversos, sin permitir una amplia participación de todos los interesados en contratar con la administración.*
>
> *(...)*
>
> *A los efectos que nos ocupan la Sala estima necesario, en primer término, indicar que el almacenamiento y el expendio de combustibles NO es una actividad aérea, en los términos que contempla el numeral 143 de la Ley General de Aviación Civil. Ninguna duda cabe la Sala sobre la especialización de los servicios aéreos es lo que llevó al legislador a exigir el denominado "Certificado de Explotación" (...)"*
>
> *(...)*
>
> *Reiteradamente esta Sala ha sostenido en su abundante jurisprudencia (...) que la contratación del Estado debe verificarse mediante el procedimiento de licitación, medio idóneo para la selección de su cocontratante, lo que persigue entre otros fines, proteger los intereses involucrados, principalmente en lo que respecta al control de la Hacienda Pública.*
>
> *(...)".*

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

La interpretación del tipo de actividad que se concesiona, por medio de un certificado de explotación, debe ser restrictiva, no pudiendo otorgarse a cualquier tipo de actividad que se realice en las instalaciones aeroportuarias, sino que implique el servicio aéreo en los términos indicados.

Lo anterior nos permite deducir razonablemente que toda actividad que pretenda desarrollarse en las instalaciones aeroportuarias que no comprendan el servicio aéreo o conexo, deberá otorgarse por medio del trámite de licitación pública.

Así las cosas, queda claro que el servicio de FBO y las Terminales de Aviación General son una actividad que brinda información, comodidad y facilidades a los pasajeros que llegan en determinado vuelo y no un servicio que se otorga por medio de un certificado de explotación, en los términos establecidos en el artículo 143 de la Ley General de Aviación Civil, es ciertamente susceptible de ser prestado, pero únicamente a través del trámite de licitación pública.

Proceder de otro forma, siendo que éste tipo de servicios pueden ser prestados por otras compañías que deseen operar en el país, eventualmente colocaría a la Administración en obligación de dar un tratamiento igual a toda compañía que gestionase tal solicitud, so pena de dar un tratamiento privilegiado a unas sobre otras y generando, eventualmente, ventajas competitivas a través del uso de bienes demaniales, en forma ilegítima y violentando con un actuar de tal forma, los principios generales que rigen la contratación pública.

f. Sobre el fondo.

En el presente caso, los señores Laura Granados Córdoba, representante legal de la compañía Aerojet de Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de Pacific Invesment Corp, presentaron *"la propuesta de colaboración entre Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp. para crear el primer GAT Terminal de aviación General sostenible de lujo en la región" han* solicitado el otorgamiento de un área de 20, 000 m2, *distribuidos en un área de: 1,600 m2. Por un periodo de 99 años y en la segunda fase se construirá el proyecto de Hangares para parquear aviones. Se solicita un área de: 17,000 m2. Por un periodo de 99 años*, para "***la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados,*** *garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos.* ***Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio. Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región*".**

Dicha solicitud fue analizada, mediante el oficio número DGAC-DA-IA-OF-417-2024 del 17 de setiembre de 2024, en el cual los señores Carlos Rojas Molina, encargado del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, y Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, rindieron criterio en el que analizaron la solicitud de autorización para realizar Terminal de Aviación General (GAT), para servicio de VIP para operadores privados y comerciales en la antigua Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, propuesta por los señores Laura Granados Córdoba, representante legal de Aerojet de Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de Pacific Invesment Corp; en el oficio número DGAC-DA-IA-OF-417-2024 citado, manifestaron textualmente lo siguiente:

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

"(...)

"1. Por lo tanto, proponemos la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados, garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos. Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio. Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región.".

La antigua terminal de pasajeros del AIDOQ se ubica dentro del área de Concesión asignada a CORIPORT, por lo tanto, no es competencia del Departamento de Aeropuertos la autorización de uso de dicho espacio, por lo que resulta necesario trasladar a la Unidad de Control la propuesta para su valoración a la luz de lo establecido en el contrato de concesión.

"Nuestra propuesta incluirá hangares para el estacionamiento de aeronaves privadas, lo que liberará espacio para aviones comerciales, aumentando así la capacidad de atención a turistas y la disponibilidad de estacionamiento de aeronaves en Liberia."

Actualmente está en proceso de contratación los servicios para la actualización del Plan Maestro del AIDOQ que finaliza el segundo semestre del 2025, por lo cual, el alcance de una zona de hangares será analizada bajo el enfoque macro del desarrollo del aeropuerto; y siendo que este componente de estacionamiento de aeronaves está planteado en la segunda fase del proyecto propuesto, resulta adecuado introducirlo como insumo en el análisis del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto, para lo cual nos dejamos pendiente de retomar una vez inicie la ejecución del plan maestro.

5. ***"El proyecto se hará en dos fases:***
6. *Construcción de GAT, se solicita un área de: 1,600 m2. Por un periodo de 99 años*
7. ***En la segunda fase se construirá el proyecto de Hangares para parquear aviones. Se solicita un área de: 17,000 m2. Por un periodo de 99 años***
8. ***Total, de área a solicitar: 20,000 m2"***

Con base en el criterio de parte de la Unidad de Asesoría Jurídica mediante oficio DGAC-AJ-OF-0873-2024 según lo pretendido por el desarrollador y el operador, podría gestionarse la actividad aeronáutica en terrenos administrados por la DGAC mediante el otorgamiento de un permiso de uso, siempre y cuando se tome en consideración la no afectación a los servicios del Concesionario según lo externado por el Fiscalizador General del OFGI mediante oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024. En un caso positivo de ejercicio de dichas actividades bajos lo certificados correspondientes, no es posible otorgar el uso por el periodo indicado de 99 años. A pesar de que no se cuenta con un reglamento de asignación de espacios en el AIDOQ, se toma en consideración la experiencia de administración de lo indicado en el 7R15, Reglamento para la asignación de espacios en AITBP Decreto 34849 MOPT.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 65-2024

Aunado al punto anterior, se indican en los puntos 1 y 2 que se solicitan 1600m2 para la terminal y 17.000m2 para la zona de hangares dando un total de 18.600m2 que difiere de los 20.00m2 indicados en el punto 3.

Finalmente, este proyecto está siendo analizado desde el punto de vista legal, en virtud de las cláusulas restrictivas contenidas en el contrato de concesión con relación a autorizar otras terminales de pasajeros domésticos o internacionales en la provincia de Guanacaste y su incidencia sobre el proyecto de marras, a lo cual queda atenta esta Unidad para proseguir con las etapas subsecuentes".

Ahora bien, realizado el estudio desde la vertiente legal, tenemos que la solitud de las compañías Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp; son para la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados, garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos. Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio. Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región.; así como, hangares para el estacionamiento de aeronaves privadas

Es necesario señalar que el Aeropuerto Internacional Daniel Oduver Quirós se encuentra concesionado a la compañía Coriport sociedad anónima, concesión que fue otorgada mediante licitación pública en la que esa sociedad participó y se adjudicó la concesión de los servicios de dicho aeropuerto internacional, misma que hoy día se mantiene vigente.

Al analizar lo anterior, siendo que se trata de una solicitud la cual se pretende el otorgamiento de un área (espacio) de 20, 000 m2, distribuidos en un área de: "*1,600 m2. Por un periodo de 99 años y en la segunda fase se construirá el proyecto de Hangares para parquear aviones. Se solicita un área de: 17,000 m2. Por un periodo de 99 años*," para "***la creación de una Terminal de Aviación General (GAT) que ofrecerá una experiencia VIP para operadores privados, garantizando comodidad y privacidad para clientes de alto perfil como ejecutivos, empresarios y políticos. Situada en la antigua terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, esta instalación (GAT) brindará servicios exclusivos de asistencia al pasajero VIP, incluyendo atención personalizada, lounge VIP, servicios de aduanas, inmigración y cuarentena (CIQ), todo esto en un mismo sitio. Esta iniciativa no sólo promoverá la aviación privada, sino que también atraerá inversiones, turismo de lujo y actividad comercial a la región***".

Todo lo anterior, con fundamento en la normativa legal señalada nos lleva a concluir que existe un **impedimento legal** para otorgar un permiso de uso en precario, ***para la concesión y explotación de un área total de 20, 000 m² y distribuidos en 1600 m² para la construcción de una terminal de Terminal de Aviacion General y área de 17.000 metros cuadrados para el proyecto de construcción de hangares,*** bajo la figura del permiso en precario, por las siguientes razones:

-Si bien, el Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós ha mencionado en varias oportunidades que la compañía Coriport sociedad anónima, según las cláusulas establecidas en el contrato de concesión, no tiene en concesión

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

la explotación de servicios privados al pasajero, lo cierto del caso es que para brindar dicha explotación se requiere la realización de un proceso licitatorio; toda vez que a ciertos bienes demaniales se le otorgó una protección especial que debe respetarse por principio de legalidad, según el inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política.

-Asimismo, como fue ampliamente expuesto, una **Terminal de Aviación General**- una terminal FBO (Fixed-Based Operator-Operadores de base fija), en términos generales, **es un aeropuerto (privado),** figura que ha sido protegida por la Constitución Política, así que su explotación únicamente puede darse bajo la figura de la **concesión**, toda vez que los servicios que este presta no pueden ser explotados por privados, sino es bajo la figura propiamente dicha.

-Otorgar un permiso de uso en precario para explotar una actividad comercial que corresponde a un aeropuerto, en términos generales "*privado*", sería ir en contra de toda la legislación que regula la actividad de los bienes demaniales del Estado; toda vez que el permiso de uso en precario, *solamente se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso privado para resguardar la aeronave*, según lo que ha establecido el artículo 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849 del 14 de noviembre del 2008.

-El Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y aplicable para el otorgamiento de los permisos de uso en precario, señala en el artículo 7 los criterios técnicos a valorar para el otorgamiento de un permiso de uso, dentro de los cuales señala que se debe tomar en cuenta lo siguiente: "*La ubicación y dimensiones de los espacios a asignar se realizará por el Consejo Técnico de Aviación Civil, previo estudio efectuado por la Dirección General de Aviación Civil y siempre que no afecte el uso racional de los bienes y la satisfacción del interés público. El estudio deberá valorar como mínimo lo siguiente: 1. Actividad aeronáutica a realizar. 2. En caso de actividades dedicadas a la prestación de un servicio de transportes público, se deberá considerar la cantidad, envergadura y tipo de aeronaves y número de operaciones. 3. Cantidad de metros cuadrados que se requiere para realizar la actividad aeronáutica y uso de plataforma si la actividad la requiere*". De lo anterior, se observa que la propuesta de las compañías **Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp**, no cumplen con los requerimientos de la norma, al pretender realizar una actividad privada como lo es, el desarrollo de una terminal de Aviación general-privada.

-Lo anterior puede observarse en el planteamiento de la solicitud, que existe un interés privado de los operadores al pretender el desarrollo de una explotación y construcción de una ***Terminal de Avión General***, el cual conlleva un beneficio patrimonial propio que podría entenderse que significará el desarrollo turístico y empresarial de la zona; sin embargo, la figura por la que se opta a efectos de explotar ese proyecto no es la legalmente viable para la actividad que pretende desarrollar.

-Por lo anteriormente expuesto, **no es viable** conceder un criterio favorable para que se asigne, bajo la figura de permiso de uso en precario, un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la compañías **Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp**, consistente en un área total de 20, 000 m^2 y distribuidos en ***1600 m^2*** para la construcción de una Terminal de Aviacion General y ***área de 17.000 metros cuadrados para el proyecto de construcción de hangares;*** toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada, así como, el espacio para hangares, deberá realizarse bajo la figura de la concesión y previo a la realización de un proceso licitatorio, en la que garanticen los principios

de libre participación y concurrencia, establecidos en la legislación nacional, para garantizar la protección a los bienes demaniales, establecidos constitucionalmente

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1. No es viable conceder un criterio favorable para que se asigne, bajo la figura de permiso de uso en precario, un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la compañías **Aerojet de Costa Rica y Pacific Investment Corp**, consistente en un ***área total de 20, 000 m² y distribuidos en 1600 m² para la construcción de una Terminal de Aviacion General y área de 17.000 metros cuadrados para el proyecto de construcción de hangares;*** toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada, así como, el espacio para hangares, deberá realizarse bajo la figura de la concesión y previo a la realización de un proceso licitatorio, en la que garanticen los principios de libre participación y concurrencia, establecidos en la legislación nacional, para garantizar la protección a los bienes demaniales, establecidos constitucionalmente.

2. Notifíquese lo resuelto a la señora Laura Granados Córdoba, representante legal de la compañía Aerojet de Costa Rica, y PrabHakar Sharan Prasad, representante legal de Pacific Invesment Corp a los correos electrónicos info@gaflightsupport.com, lgranados@aerojet.co.cr sharan@pacificinvestmentcorp.com. Así como al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría jurídica.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil