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

ACTA No. 61-2024

Acta número sesenta y uno de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciocho horas con veintitrés minutos del cinco de noviembre del dos mil veinticuatro, de manera virtual por medio de la herramienta Microsoft Teams, con la asistencia de las siguientes personas: el señor Mauricio Batalla Otárola (Casa de habitación en Curridabat), quien preside, la señora Nidia Cordero Padilla (Casa de habitación en Sabanilla de Montes de Oca), el señor Edgar Zamora Muñoz (Casa de habitación en Alajuela), el señor Mauricio Campos Carrión (Casa de habitación en Rohrmoser) y la señora Danielle Jenkins Bolaños (Casa de habitación en Atenas), directores de este Consejo; así como los señores Marcos Castillo Masis (Oficinas Centrales DGAC en La Uruca), director general, Luis Miranda Muñoz (Oficinas Centrales DGAC en La Uruca), subdirector general, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica y la señora Sofía Hidalgo Mora, encargada de la Secretaría de actas.

Se justifica la ausencia de los directores William Rodríguez López por atender asuntos propios a su cargo como Ministro de Turismo y Fadrique Rosales Salas por motivos personales.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 61-2024, la cual se adjunta como el anexo No.1.

El señor Mauricio Batalla indica que estará incluyendo en la agenda en asuntos de la presidencia los siguientes dos informes:

1.- Informe relacionado con las actuaciones realizadas por la Asesoría Jurídica con respecto a la segregación y donación del terreno con plano catastrado número SJ-59064-2023 a favor de la Comisión de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias. (DGAC-DG-OF-2166-2024)

2.- Solicitud de criterio legal para aprobación y firma por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil del "Memorándum de entendimiento entre La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) para el Intercambio de Experiencias en temas aeroportuarios". (DGAC-DG-OF-2170-2024)

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 61-2024, incluyendo los ajustes solicitados.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 59-2024, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 29 de octubre del 2024.

La señora Danielle Jenkins se abstiene de votar el acta debido a que no estuvo presente en la sesión a la que corresponde esta.

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

ACTA No. 61-2024

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 59-2024, del 29 de octubre del 2024.

III.-AUDIENCIA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce presentación del 26 de setiembre del 2024, remitida por la señora Ana Luisa Elizondo Salas, ingeniera de Lanamme Universidad de Costa Rica y presentada por el señor Rolando Castillo sobre la Fiscalización de Infraestructura Aeronáutica.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibida la presentación remitida por la señora Ana Luisa Elizondo Salas de Lanamme Universidad de Costa Rica.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

ARTÍCULO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2128-2024, del 29 de octubre del 2024, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con el proceso desalojo administrativo referente al permiso de uso en precario del hangar número 41, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, (AITBP).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe mediante el oficio DGAC-DG-OF-2128-2024 de la Subdirección General y dar por concluido el acuerdo CETAC-AC-1250-2022.

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1937-2024, del 29 de octubre del 2024, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado a la invitación con fecha del 27 de agosto del 2024, suscrito por Jaime Binder, secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, relacionada con la quincuagésima séptima reunión del Grupo de Expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/57) y la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES), dicho evento se realizará en Brasilia, Brasil, del 12 al 14 de noviembre de 2024, lo anterior para la autorización de la participación del señor Marcos Castillo Masis, director general.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Autorizar la participación del señor Marcos Castillos Masis, director general, a la invitación de la celebración a la quincuagésima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/57) y la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES), dicho evento se realizará en Brasilia, Brasil, a celebrarse del 12 al 14 de noviembre de 2024. El itinerario de viaje propuesto sería: saliendo del país el 10 de noviembre de 2024, participando en las actividades los días del 12, 13 y 14 de noviembre y regresando al país el 15 de noviembre de 2024. Asimismo, se otorga el permiso con goce de salario, comunicar al Proceso de Servicios Generales y a la Unidad de Recursos Financieros la aprobación de pago de viáticos por los días que corresponda de conformidad con el monto establecido en el Reglamento de Gastos de Viaje, gastos de transportes $100 c/u (se adelantará un monto de $100 por concepto de "gasto de transporte" por traslados: Casa-Aeropuerto / Aeropuerto-Casa y Aeropuerto-

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

ACTA No. 61-2024

Hotel / Hotel-Aeropuerto, para hacer efectivo dicho rubro se deberá presentar facturas en la liquidación de gastos, que cumplan con los requisitos establecidos en el Procedimiento 6P02 – Procedimiento de Gestión Financiera, (punto 2.39). Boletos aéreos amparados y no amparados en el artículo 225 de la Ley General de Aviación Civil. Además, se instruye al Proceso de Servicios Generales para que se informe al INS que el funcionario designado se encuentra fuera del país en funciones propias de su cargo. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2137-2024, del 31 de octubre del 2024, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, la actualización sobre la instrucción girada mediante el artículo 17 de la sesión ordinaria 55-2024, en relación con los tiempos de respuesta de la OACI en el "Proyecto de Actualización de la Ley General de Aviación Civil y el Desarrollo de una Nueva Política Nacional Aeronáutica para la DGAC".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-2137-2024, de la Subdirección general:

- Dar por recibido el informe presentado como parte del seguimiento que está realizando la Dirección General de Aviación Civil del Proyecto CRI23801.

A. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2085-2024, del 24 de octubre 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-1161-2024, del 24 de octubre del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de elevación a audiencia pública y permiso provisional referente a la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía Líneas Aéreas Trans Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-037311, representada por el señor Francisco Araya Corrales, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar los servicios bajo la modalidad de vuelos especiales de pasajeros (Taxi Aéreo) nacionales e internacionales con aeronaves de ala rotativa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2085-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1161-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

1.- Elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Líneas Aéreas Trans Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-037311, representada por el señor Francisco Araya Corrales, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar los servicios bajo la modalidad de vuelos especiales de pasajeros (Taxi Aéreo) nacionales e internacionales con aeronaves de ala rotativa.

2.- De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, autorizar a la compañía Líneas Aéreas Trans Costa Rica sociedad anónima, un permiso provisional de operación, por un plazo de tres meses efectivo a partir del 13 de noviembre de 2024, fecha posterior al vencimiento de su certificado de explotación, para que puedan continuar brindando los servicios referidos en tanto se completan los trámites para el otorgamiento de la renovación al certificado de explotación.

3.- De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-241-2024 del 11 de octubre de 2024, emitid por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Líneas Aéreas Trans Costa Rica sociedad anónima, aplicar las tarifas detalladas a continuación:

Helicóptero Modelo AS350-B3

Capacidad 5 pasajeros

Tarifas:

- Tarifa para temporada alta por hora de vuelo: $1.800 (mil ochocientos dólares).
- Tarifa para temporada baja por hora de vuelo: $1.620 (mil seiscientos veinte dólares).
- Tarifa preferencial para empresas y sistemas de horas prepagadas: $1.000 (mil dólares)

Helicóptero Modelo AS350-B2

Capacidad 5 pasajeros

Tarifas:

- Tarifa para temporada alta por hora de vuelo: $1.800 (mil ochocientos dólares).
- Tarifa para temporada baja por hora de vuelo: $1.620 (mil seiscientos veinte dólares).
- Tarifa preferencial para empresas y sistemas de horas prepagadas: $1.000 (mil dólares)
-

Políticas sobre Tarifas:

- Todas nuestras tarifas están sujetas a cambios sin previo aviso, siempre y cuando se mantengan dentro de los rangos antes mencionados.
- En caso de contar con crédito, este se deberá respaldar con una orden de compra y/o Voucher.
- El cliente que no cuente con crédito deberá garantizar la reservación por medio de tarjeta de crédito o depósito bancario.
- En caso de cancelación de los servicios, se aplicará una penalización de la siguiente manera: Un 20% en forma automática por la cancelación de la reservación. Si la reservación es cancelada 24 horas antes del vuelo, se aplicará un 50% del precio cotizado.

4.- Recordar a la compañía 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, de conformidad con lo señalado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

5.- Notifíquese al señor Francisco Araya Corrales, apoderado generalísimo de la compañía Líneas Aéreas Trans Costa Rica sociedad anónima, por medio del correo electrónico: del Lic. Harry Castro: castrocarranza@gmail.com y fcoaraya.pw@gmail.com Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáutica, Aeronavegabilidad, Asesoría Jurídica y departamento de Aeropuertos. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2122-2024, del 29 de octubre 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-1173-2024, del 28 de octubre del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, 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 la solicitud de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), cédula de persona jurídica número 3-012-775191, representada por el señor José Antonio Giralt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo, con el objetivo de renovar el certificado de explotación de su representada para brindar los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo en la ruta regular Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2122-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1173-2024, 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 161-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.161-2024 que resuelve:

1.- Otorgar a la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), cédula de persona jurídica número 3-012-775191, representada por el señor José Antonio Girarlt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo, renovación del certificado de explotación, bajo los siguientes detalles:

Tipo de servicio: Transporte público aéreo regular y no regular internacional de carga exclusiva.

Ruta: Bogotá, Colombia – San José, Costa Rica – Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG)

Flexibilidad operativa: La aerolínea podrá aplicar flexibilidad operativa en las operaciones de transporte aéreo público no regular, para omitir puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista, por cuanto el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, sección "2.2.2 Servicios exclusivos de carga", punto b, lo señala.

Derechos de tráfico: primera, segunda, tercer, cuarta y quinte libertad del aire.

Frecuencias: No existe limitación de frecuencias, según lo señala el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, Sección "2.2 Capacidad y Derechos de Tráfico".

Equipo: Aeronaves Boeing 737-476, 737-4K5 y 737-476, o cualquier otro que esté debidamente incorporado en las especificaciones y limitaciones de operador extranjero.

Itinerarios: Los itinerarios de los servicios deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 y 176 de la Ley General de Aviación Civil.

Tarifas: Las tarifas con que opere la compañía deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

2.- Vigencia: De acuerdo con solicitud expresa de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), otorgar la renovación del certificado de explotación por el plazo de 5 años, contados a partir de su expedición.

3.- De conformidad con el artículo 148 inciso e) de la Ley General de Aviación Civil, Registrar la información para la comercialización del servicio según se detalla:

a) Las oficinas centrales se encuentran ubicadas en Bogotá, Colombia, Av. El Dorado #103-08 Entrada 1 – Interior 187.
b) Teléfonos de contacto y servicio al cliente: (+57) 323-210 9332 PBX: (601) 413 8211 Ext. 130
c) Correo electrónico: customerservicebog@aercaribecargo.com
d) Página web: aercaribe.com

4.- Consideraciones técnicas: La compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe), deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

5.- Cumplimiento de las leyes: La compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe), se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

6.- Otras obligaciones: La Compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe), deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá ***rendir una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016,

deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

Además, deberá presentar mensualmente a la Dirección General de Aviación Civil, un informe detallando las horas de vuelo, kilómetros volados, carga transportada y demás datos estadísticos.

Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones en las citadas rutas, según lo señalado en el artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil; asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la citada ley. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Finalmente, se le advierta a la compañía la concesionaria, sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual, deberá coordinar con el Gestor Interesado, cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que los administradores aeroportuarios requieran. Asimismo, se le advierte que dicho certificado de explotación se otorga sin perjuicio de los convenios que deba suscribir como beneficiario de esta, con los concesionarios aeroportuarios, para cualquier servicio que deba brindarse en las áreas concesionadas.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

7.- Notifíquese al señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado generalísimo de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, por medio del correo electrónico jgiralt@giraltlex.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, AVSECFAL, Financiero, Registro Aeronáutico y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2123-2024, del 29 de octubre 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-1174-2024, del 28 de octubre del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, 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 la solicitud del señor José Eduardo Castillo Rovirosa, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, para la suspensión de las rutas San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso) y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos (SJO-SAL-IAD), efectivas a partir de su aprobación y hasta el 26 de diciembre de 2024 y 3 de enero 2025, respectivamente.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2123-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1174-2024, 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 162-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.162-2024 que resuelve:

1.- De conformidad con los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, y oficio número DGAC-DSO-TA-OF-234-2024 del 23 de octubre de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, representada por el señor José Eduardo Castillo Rovirosa, la suspensión temporal de las rutas:

- San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-IAD y regreso), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 3 de enero de 2025.

- San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso), efectiva a partir de su aprobación y hasta del 26 de diciembre de 2024.

2.- Recordar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima que para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.

3.- Hacer un llamado de atención a la compañía, para que tipo de gestiones sean presentadas con la debida antelación al plazo de efectividad.

4.- Notifíquese al señor José Eduardo Castillo Rovirosa, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos ernesto.gutierrez@volaris.com, jorge.castillo@volaris.com y jensie.bolanos@volaris.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2124-2024, del 29 de octubre 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-1175-2024, del 28 de octubre del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación referente a la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica 3-012130869, representada por la señora María Gabriela Alfaro Mata, en calidad de apoderada especial, para brindar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular, pasajeros, carga y correo, operando la ruta Boston, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y vv. (BOS-LIR-BOS), a partir del 21 de diciembre de 2024.

El señor Mauricio Batalla consulta si esto se debe aprobar o es darlo por recibido únicamente al ser una ruta estadounidense.

La señora Sofía Hidalgo le indica que se debe votar porque es una elevación a audiencia pública.

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

ACTA No. 61-2024

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2124-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1175-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

1.- Elevar a audiencia pública la solicitud de ampliación al certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc., cédula de persona jurídica 3-012130869, representada por María Gabriela Alfaro Mata, en calidad de apoderada especial, con el objetivo para brindar Servicios de transporte público aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta Boston, Estados Unidos de América – Liberia, Costa Rica y viceversa (BOS-LIR-BOS), explotando Derechos de tráfico de Tercera y cuarta libertad de aire.

2.- De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGAC-DSO-AIR-INF-939-2024 del 10 de agosto de 2024, y DGAC-DSO-TA-OF-222-2024 del 1° de octubre de 2024 y DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-0222-2024 del 22 de octubre de 2024, las unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y de AVSEC FAL; autorizar a la compañía Delta Airlines Inc., un permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, efectivo a partir del 21 de diciembre de 2024, con el objetivo de que pueda brindar los servicios referidos, en tanto se completan los trámite para el otorgamiento definitivo de la ampliación al certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3.- De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-222-2024 del 1° de octubre de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Delta lo siguiente:

3.1.- Autorizar los itinerarios en las operaciones regulares de pasajeros, carga y correo, para los meses de diciembre del 2024 a abril del 2025, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
	Del	Al					
DL1768	21/12/2024	8/3/2025	6	12:50		BOS-LIR	A321-200neo
DL1856					14:15	LIR-BOS	
DL1768	15/3/2025	26/4/2025		11:50		BOS-LIR	
DL1856					13:15	LIR-BOS	

Notas: **1)** La compañía 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 A321-200neo, Cualquier cambio en el equipo deberá ser gestionado anticipadamente ante la Dirección General. **2)** La vigencia de este itinerario está condicionada a los plazos otorgados en el permiso provisional autorizado o que en su defecto cuente con el certificado de explotación correspondiente. **3)** A solicitud del Aeropuerto y previa coordinación con la Aerolínea, se modifican las siguientes operaciones:

DL 1768/1856(BOS - A321N) - sábado 21,28 diciembre 2024- Solicitado ETA 12:50 ETD 14:15. **Opera: ETA 12:25 ETD 13:50.**

DL 1768/1856(BOS - A321N) - sábados 04, 11, 18, 25 enero 2025- Solicitado ETA 12:50 ETD 14:15
Opera ETA 12:25 ETD 13:50.
DL 1768/1856(BOS - A321N) - sábados 01, 08, 15, 22 febrero 2025- Solicitado ETA 12:50 ETD 14:15
Opera: ETA 12:25 ETD 13:50
DL 1768/1856(BOS - A321N) - sábados 01, 08 marzo 2025- Solicitado ETA 12:50 ETD 14:15
Opera: ETA 12:25 ETD 13:50
DL 1768/1856(BOS - A321N) - Sábados 15, 22, 29 Marzo 2025- Solicitado ETA 11:50 ETD 13:15
Opera: ETA 11:25 ETD 12:50

3.2.- Autorizar el Registro de tarifas presentadas en dólares americanos según la siguiente información:

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	VNNY6NBZ	332-372	352	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2SBZ	359-399	379	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1NBZ	370-410	390	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0NBZ	186-226	206	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0SBZ	189-229	209	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1NBZ	410-450	430	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6NMY	422-462	442	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2SBZ	425-465	445	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2NBZ	429-469	449	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1NBZ	430-470	450	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2SMY	449-489	469	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6NBZ	450-490	470	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1NMY	460-500	480	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0SBZ	224-264	244	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0NBZ	225-265	245	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6RMY	472-512	492	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0NMY	231-271	251	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0SMY	234-274	254	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2NBZ	499-539	519	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1NMY	500-540	520	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	UNXN1NBZ	505-545	525	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2TMY	509-549	529	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0NBZ	245-285	265	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0NBZ	245-285	265	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2SMY	515-555	535	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0SBZ	249-289	269	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2NMY	519-559	539	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1RMY	520-560	540	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1NMY	520-560	540	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0NBZ	254-294	274	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6NMY	540-580	560	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0RMY	261-301	281	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0TMY	264-304	284	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0SMY	269-309	289	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0NMY	270-310	290	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1RMY	560-600	580	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1NBZ	568-608	588	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6NBZ	568-608	588	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0SBZ	275-315	295	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0NBZ	275-315	295	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2TMY	585-625	605	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2NBZ	588-628	608	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2NMY	589-629	609	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2RMY	589-629	609	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1RMY	590-630	610	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0NBZ	285-325	305	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	UNXN1NMY	595-635	615	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0NMY	290-330	310	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0NMY	290-330	310	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0SMY	294-334	314	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0NBZ	294-334	314	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6RMY	610-650	630	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0NMY	299-339	319	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6NIY	622-662	642	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0TMY	304-344	324	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0RMY	305-345	325	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNJ0NMZ	307-347	327	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2SIY	649-689	669	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6NMY	658-698	678	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1NMY	658-698	678	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0NMY	320-360	340	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0SMY	320-360	340	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1NIY	660-700	680	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2NMY	678-718	698	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2RMY	679-719	699	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0NMY	330-370	350	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0NIY	331-371	351	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6NCY	682-722	702	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXN1RMY	685-725	705	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNL0NMZ	333-373	353	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0SIY	334-374	354	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF2NMZ	688-728	708	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	UNNQ0RMY	335-375	355	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0RMY	335-375	355	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0NMY	339-379	359	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0TMY	339-379	359	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1NIY	700-740	720	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0NMZ	342-382	362	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0RMY	344-384	364	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0NMZ	344-384	364	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2SCY	709-749	729	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6RIY	712-752	732	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2SCY	715-755	735	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2NCY	719-759	739	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1NCY	720-760	740	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1NCY	720-760	740	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWL0NMZ	353-393	373	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ0NMZ	354-394	374	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6NCY	740-780	760	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0NCY	361-401	381	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ6NMZ	744-784	764	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWF0NMZ	362-402	382	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF2NMZ	746-786	766	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0SCY	364-404	384	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2TIY	749-789	769	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0SCY	369-409	389	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0NCY	370-410	390	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1RIY	760-800	780	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1NCY	760-800	780	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	KNNJ0RMY	372-412	392	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF0NMZ	373-413	393	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6RMY	768-808	788	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1RMY	768-808	788	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0TMY	375-415	395	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0RMY	375-415	395	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6RCY	772-812	792	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2SIY	775-815	795	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2NIY	779-819	799	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1NIY	780-820	800	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0RIY	381-421	401	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0TIY	384-424	404	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2RMY	788-828	808	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0RMY	385-425	405	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1RIY	800-840	820	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6NIY	800-840	820	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0RMY	394-434	414	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2TCY	809-849	829	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2NIY	809-849	829	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXN1NIY	815-855	835	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNL0RMY	398-438	418	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0SIY	399-439	419	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF2RMY	818-858	838	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0NIY	400-440	420	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1RCY	820-860	840	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0NIY	400-440	420	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0NIY	400-440	420	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2TCY	825-865	845	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0SIY	404-444	424	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	TNNL2RCY	829-869	849	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1RCY	830-870	850	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0RMY	407-447	427	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0NIY	409-449	429	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0RMY	409-449	429	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0RCY	411-451	431	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0TCY	414-454	434	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6RCY	850-890	870	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNJ0NIY	417-457	437	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNXA0NMZ	417-457	437	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1RCY	860-900	880	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0TCY	424-464	444	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2NCY	869-909	889	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0RCY	425-465	445	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXN1NCY	875-915	895	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6NIY	878-918	898	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1NIY	878-918	898	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0NIY	430-470	450	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0SIY	430-470	450	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0NCY	430-470	450	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0NCY	430-470	450	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2TIY	885-925	905	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWL0RMY	433-473	453	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ0RMY	434-474	454	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0SCY	434-474	454	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC2NMZ	888-928	908	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2RIY	889-929	909	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNXN1RIY	890-930	910	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	QNWA0NMZ	437-477	457	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0NCY	439-479	459	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2NIY	898-938	918	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0NIY	440-480	460	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWF0RMY	442-482	462	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ6RMY	904-944	924	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF2RMY	906-946	926	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNL0NIY	443-483	463	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF2NIY	908-948	928	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0NMZ	444-484	464	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6RIY	910-950	930	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNJ0NCY	447-487	467	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0NIY	449-489	469	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0NMZ	450-490	470	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0NIY	452-492	472	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF0RMY	453-493	473	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0NIY	454-494	474	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0TIY	454-494	474	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF0NMZ	454-494	474	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0RIY	455-495	475	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6NCY	938-978	958	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1NCY	938-978	958	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2RIY	939-979	959	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0NCY	460-500	480	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0SCY	460-500	480	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNXA0NMZ	462-502	482	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXN1RIY	945-985	965	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0RIY	465-505	485	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0RIY	465-505	485	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC2NMZ	958-998	978	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0TIY	469-509	489	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	LNNJ2NCY	958-998	978	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0NCY	470-510	490	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNL0NCY	473-513	493	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF2NCY	968-1008	988	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0RIY	474-514	494	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0NCY	479-519	499	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC0NMZ	479-519	499	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNWA0NMZ	482-522	502	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0NCY	482-522	502	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWL0NIY	483-523	503	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0NCY	484-524	504	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ0NIY	484-524	504	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2RCY	999-1039	1019	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWF0NIY	492-532	512	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ6NIY	1004-1044	1024	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXN1RCY	1005-1045	1025	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF2NIY	1006-1046	1026	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA2NMZ	1008-1048	1028	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNXL0RCY	495-535	515	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0RCY	495-535	515	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNXA0RMY	497-537	517	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0TCY	499-539	519	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNJ0RIY	502-542	522	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF0NIY	503-543	523	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6RIY	1028-1068	1048	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0RCY	504-544	524	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1RIY	1028-1068	1048	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	HNNA0NMZ	504-544	524	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0TIY	505-545	525	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0RIY	505-545	525	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWL0NCY	513-553	533	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2RIY	1048-1088	1068	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ0NCY	514-554	534	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC2RMY	1048-1088	1068	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0RIY	515-555	535	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWA0RMY	517-557	537	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWF0NCY	522-562	542	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ6NCY	1064-1104	1084	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF2NCY	1066-1106	1086	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0RIY	524-564	544	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0RMY	524-564	544	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNL0RIY	528-568	548	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF2RIY	1078-1118	1098	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNJ0RCY	532-572	552	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF0NCY	533-573	553	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL6RCY	1088-1128	1108	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNWN1RCY	1088-1128	1108	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0RCY	535-575	555	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNL0TCY	535-575	555	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0RIY	537-577	557	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0RIY	539-579	559	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF6NMZ	1098-1138	1118	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2RCY	1108-1148	1128	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0RMY	545-585	565	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNXJ0RCY	545-585	565	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	QNXA0NIY	547-587	567	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF0RMY	549-589	569	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC2NMZ	1122-1162	1142	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ0RCY	554-594	574	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA2NMZ	1128-1168	1148	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNXA0RMY	557-597	577	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNL0RCY	558-598	578	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF2RCY	1138-1178	1158	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC0NMZ	561-601	581	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA0NMZ	564-604	584	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC2RMY	1148-1188	1168	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC2NIY	1148-1188	1168	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWA0NIY	567-607	587	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0RCY	567-607	587	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0RCY	569-609	589	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0NIY	574-614	594	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC0RMY	574-614	594	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNXA0NCY	577-617	597	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNWA0RMY	577-617	597	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0NIY	580-620	600	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6NFY	1182-1222	1202	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNWL0RIY	583-623	603	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ0RIY	584-624	604	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF0NIY	584-624	604	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA2RMY	1198-1238	1218	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ6RIY	1204-1244	1224	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWF0RIY	592-632	612	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	HNXA0NIY	592-632	612	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF2RIY	1206-1246	1226	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC2NCY	1208-1248	1228	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2SFY	1209-1249	1229	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNWA0NCY	597-637	617	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC2NIY	1218-1258	1238	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA0RMY	599-639	619	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1NFY	1220-1260	1240	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNF0RIY	603-643	623	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0NCY	604-644	624	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC0NIY	609-649	629	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0NCY	610-650	630	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNY0NFY	611-651	631	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNWA0NIY	612-652	632	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWL0RCY	613-653	633	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ0RCY	614-654	634	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF0NCY	614-654	634	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0SFY	614-654	634	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	XNWQ1NFY	1260-1300	1280	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNJ6RCY	1264-1304	1284	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNXA0NCY	622-662	642	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWF0RCY	622-662	642	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF2RCY	1266-1306	1286	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA2NIY	1268-1308	1288	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA6NMZ	1274-1314	1294	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2SFY	1275-1315	1295	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	HNNC2NCY	1278-1318	1298	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2NFY	1279-1319	1299	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	TNXN1NFY	1280-1320	1300	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNF0RCY	633-673	653	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA0NIY	634-674	654	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF6RMY	1288-1328	1308	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC0NCY	639-679	659	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNQ6NFY	1300-1340	1320	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNWA0NCY	642-682	662	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNXA0RIY	647-687	667	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL0SFY	649-689	669	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	TNNL0NFY	650-690	670	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNA2NCY	1328-1368	1348	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNF0NMZ	656-696	676	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC2RIY	1348-1388	1368	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA0NCY	664-704	684	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWA0RIY	667-707	687	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF6NIY	1358-1398	1378	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0RIY	674-714	694	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNXA0RCY	677-717	697	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC2RMY	1382-1422	1402	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC2NIY	1382-1422	1402	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA2RMY	1388-1428	1408	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA2NIY	1388-1428	1408	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC0NIY	691-731	711	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC0RMY	691-731	711	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	QNNC2RCY	1408-1448	1428	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA0RMY	694-734	714	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA0NIY	694-734	714	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0RIY	695-735	715	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWA0RCY	697-737	717	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF0RIY	699-739	719	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF6NCY	1418-1458	1438	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0RCY	704-744	724	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNXA0RIY	707-747	727	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC2NCY	1442-1482	1462	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC2RIY	1448-1488	1468	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA2NCY	1448-1488	1468	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	BNNA2NMZ	1450-1490	1470	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	VNNY6RFY	1452-1492	1472	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC0NCY	721-761	741	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNC0RIY	724-764	744	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA0NCY	724-764	744	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	BNNA0NMZ	724-764	744	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0RCY	725-765	745	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNWA0RIY	727-767	747	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNF0RCY	729-769	749	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL2TFY	1489-1529	1509	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNXA0RCY	737-777	757	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA2RIY	1498-1538	1518	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNXQ1RFY	1500-1540	1520	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNC2RCY	1508-1548	1528	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA0RIY	749-789	769	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	XNNY0RFY	751-791	771	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNC0RCY	754-794	774	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNNL0TFY	754-794	774	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA6NIY	1534-1574	1554	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA6RMY	1534-1574	1554	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNWA0RCY	757-797	777	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	XNWQ1RFY	1540-1580	1560	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNA2RCY	1558-1598	1578	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2TFY	1565-1605	1585	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0NMZ	774-814	794	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	TNNL2RFY	1569-1609	1589	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	UNNL2NFY	1569-1609	1589	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	TNXN1RFY	1570-1610	1590	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	UNXN1NFY	1575-1615	1595	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNA0RCY	779-819	799	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNQ0NFY	780-820	800	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	UNXL0NFY	780-820	800	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNF6RIY	1588-1628	1608	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0SFY	784-824	804	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	TNNQ6RFY	1590-1630	1610	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNF0NIY	786-826	806	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNF0RMY	786-826	806	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA6NCY	1594-1634	1614	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0NFY	789-829	809	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	TNNL0TFY	794-834	814	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	TNNL0RFY	795-835	815	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNJ0NFY	797-837	817	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNL6NFY	1638-1678	1658	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNWN1NFY	1638-1678	1658	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNL0NFY	810-850	830	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNL0SFY	810-850	830	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNF6RCY	1648-1688	1668	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNF0NCY	816-856	836	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	LNNJ2NFY	1658-1698	1678	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNXJ0NFY	820-860	840	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNL0NFY	823-863	843	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNF2NFY	1668-1708	1688	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNJ0NFY	829-869	849	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC2RIY	1682-1722	1702	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNXF0NFY	832-872	852	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA2RIY	1688-1728	1708	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	KNNF0NFY	834-874	854	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC0RIY	841-881	861	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA0RIY	844-884	864	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	BNNA2NIY	1730-1770	1750	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC2RCY	1742-1782	1762	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	BNNA0NIY	864-904	884	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA2RCY	1748-1788	1768	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNC0RCY	871-911	891	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA0RCY	874-914	894	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	QNWL0NFY	883-923	903	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNJ0NFY	884-924	904	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA2NCY	1790-1830	1810	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNJ6NFY	1804-1844	1824	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNWF0NFY	892-932	912	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNF2NFY	1806-1846	1826	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0NCY	894-934	914	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNF0NFY	903-943	923	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA6RIY	1834-1874	1854	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	BNNA0NIY	914-954	934	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL2RFY	1879-1919	1899	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	UNXN1RFY	1885-1925	1905	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	UNNQ0RFY	935-975	955	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	UNXL0RFY	935-975	955	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNF0RIY	936-976	956	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNA6RCY	1894-1934	1914	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0TFY	939-979	959	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0NCY	944-984	964	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	UNNL0RFY	944-984	964	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNXA0NFY	947-987	967	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNC2NFY	1948-1988	1968	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA2RMY	1950-1990	1970	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	MNNF0RCY	966-1006	986	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWA0NFY	967-1007	987	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNJ0RFY	972-1012	992	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RMY	974-1014	994	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	QNNC0NFY	974-1014	994	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNL6RFY	1968-2008	1988	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNWN1RFY	1968-2008	1988	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNL0RFY	975-1015	995	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNL0TFY	975-1015	995	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNJ0NFY	980-1020	1000	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNF0NFY	984-1024	1004	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNJ2RFY	1988-2028	2008	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNXJ0RFY	985-1025	1005	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNXA0NFY	992-1032	1012	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	LNNJ0RFY	994-1034	1014	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNL0RFY	998-1038	1018	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNF2RFY	2018-2058	2038	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNC2NFY	2018-2058	2038	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNXF0RFY	1007-1047	1027	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNC0NFY	1009-1049	1029	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	KNNF0RFY	1009-1049	1029	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNWA0NFY	1012-1052	1032	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RMY	1024-1064	1044	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNA2NFY	2068-2108	2088	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNA0NFY	1034-1074	1054	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNF6NFY	2158-2198	2178	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNWL0RFY	1073-1113	1093	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNJ0RFY	1074-1114	1094	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC2NFY	2182-2222	2202	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	QNNJ6RFY	2184-2224	2204	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNWF0RFY	1082-1122	1102	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNF2RFY	2186-2226	2206	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA2NFY	2188-2228	2208	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC0NFY	1091-1131	1111	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNF0RFY	1093-1133	1113	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA0NFY	1094-1134	1114	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA2RIY	2270-2310	2290	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	BNNA0RIY	1134-1174	1154	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNXA0RFY	1137-1177	1157	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	QNNC2RFY	2328-2368	2348	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA2RCY	2330-2370	2350	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNWA0RFY	1157-1197	1177	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA6NFY	2334-2374	2354	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RCY	1164-1204	1184	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	QNNC0RFY	1164-1204	1184	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RIY	1184-1224	1204	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNNJ0RFY	1185-1225	1205	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNF0NFY	1186-1226	1206	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNF0RFY	1189-1229	1209	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNXA0RFY	1197-1237	1217	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNC2RFY	2428-2468	2448	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNC0RFY	1214-1254	1234	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RCY	1214-1254	1234	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	HNWA0RFY	1217-1257	1237	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	HNNA2RFY	2478-2518	2498	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNA0RFY	1239-1279	1259	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	HNNF6RFY	2568-2608	2588	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA2NFY	2630-2670	2650	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0NFY	1314-1354	1334	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC2RFY	2662-2702	2682	3	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA2RFY	2668-2708	2688	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNC0RFY	1331-1371	1351	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA0RFY	1334-1374	1354	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0NFY	1364-1404	1384	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNA6RFY	2814-2854	2834	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	MNNF0RFY	1426-1466	1446	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA2RFY	3350-3390	3370	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RFY	1674-1714	1694	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	BNNA0RFY	1724-1764	1744	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	Y9N	1851-1891	1871	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	YNNA0NMZ	1852-1892	1872	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	Y9	1951-1991	1971	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	YNNA0NIY	1992-2032	2012	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	YNNA0NCY	2032-2072	2052	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	W9	2101-2141	2121	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	Y	2151-2191	2171	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	YNNA0RMY	2187-2227	2207	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	W	2301-2341	2321	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	YNNA0RIY	2347-2387	2367	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
BOS	LIR	YNNA0RCY	2387-2427	2407	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
BOS	LIR	YNNA0NFY	2482-2522	2502	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	J9F	2851-2891	2871	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
BOS	LIR	YNNA0RFY	2927-2967	2947	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VLXL1NBZ	330-370	350	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1NBZ	330-370	350	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNNY6NBZ	332-372	352	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1NBZ	340-380	360	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2SBZ	359-399	379	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1NBZ	370-410	390	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1NBZ	370-410	390	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1NBZ	370-410	390	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1NBZ	380-420	400	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0NBZ	186-226	206	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXL1NBZ	393-433	413	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1NBZ	394-434	414	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0SBZ	189-229	209	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1NBZ	400-440	420	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1NMY	420-460	440	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1NMY	420-460	440	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNNY6NMY	422-462	442	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2SBZ	425-465	445	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2NBZ	429-469	449	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1NBZ	430-470	450	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1NMY	430-470	450	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1NBZ	433-473	453	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	TLWL1NBZ	438-478	458	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1NBZ	438-478	458	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWN1NBZ	440-480	460	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2SMY	449-489	469	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1NBZ	450-490	470	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6NBZ	450-490	470	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1NMY	460-500	480	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1NMY	460-500	480	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0NBZ	220-260	240	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1NMY	460-500	480	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0NBZ	220-260	240	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0NBZ	221-261	241	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0SBZ	224-264	244	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1RMY	470-510	490	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0NBZ	225-265	245	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1NMY	470-510	490	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1RMY	470-510	490	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNNY6RMY	472-512	492	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1RMY	480-520	500	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0NMY	231-271	251	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXL1NMY	483-523	503	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1NMY	484-524	504	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0SMY	234-274	254	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1NMY	490-530	510	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1NBZ	498-538	518	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2NBZ	499-539	519	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	ULWL0NBZ	240-280	260	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNWL0NBZ	240-280	260	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1NBZ	505-545	525	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2TMY	509-549	529	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1RMY	510-550	530	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0NBZ	245-285	265	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0NBZ	245-285	265	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2SMY	515-555	535	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1NBZ	515-555	535	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0SBZ	249-289	269	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2NMY	519-559	539	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1RMY	520-560	540	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1RMY	520-560	540	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1RMY	520-560	540	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1NMY	520-560	540	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXN1NBZ	520-560	540	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0NBZ	250-290	270	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1NMY	523-563	543	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL1NMY	528-568	548	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1NMY	528-568	548	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0NBZ	254-294	274	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWN1NMY	530-570	550	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1NMY	540-580	560	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6NMY	540-580	560	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0RMY	261-301	281	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	XNXL1RMY	543-583	563	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1RMY	544-584	564	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0TMY	264-304	284	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0NMY	265-305	285	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1RMY	550-590	570	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0NMY	265-305	285	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0NBZ	265-305	285	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0NMY	266-306	286	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0SMY	269-309	289	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0NMY	270-310	290	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL6NBZ	568-608	588	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2TMY	585-625	605	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1RMY	588-628	608	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1NMY	588-628	608	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0NBZ	284-324	304	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2NMY	589-629	609	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ2NMZ	589-629	609	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2RMY	589-629	609	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0NMZ	285-325	305	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWN1RMY	590-630	610	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1RMY	590-630	610	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNWL0NMY	285-325	305	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWL0NMY	285-325	305	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNXJ0NMZ	285-325	305	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1RMY	593-633	613	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	UNXN1NMY	595-635	615	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL1RMY	598-638	618	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0NMY	290-330	310	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0NMY	290-330	310	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1NMY	605-645	625	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0SMY	294-334	314	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ0NMZ	294-334	314	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXN1NMY	610-650	630	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1RMY	610-650	630	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0NMY	295-335	315	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6RMY	610-650	630	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLWL0NMZ	295-335	315	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0NMY	299-339	319	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1NIY	620-660	640	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1NIY	620-660	640	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLXL0NMZ	300-340	320	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0RMY	300-340	320	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0RMY	300-340	320	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNNY6NIY	622-662	642	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0RMY	301-341	321	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0TMY	304-344	324	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1NIY	630-670	650	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0RMY	305-345	325	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0NMY	310-350	330	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2SIY	649-689	669	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1RMY	658-698	678	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	UNNL6NMY	658-698	678	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1NIY	660-700	680	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1NIY	660-700	680	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1NIY	660-700	680	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1NIY	670-710	690	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0NMY	329-369	349	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2RMY	679-719	699	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1NCY	680-720	700	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1NCY	680-720	700	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0RMY	330-370	350	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWL0RMY	330-370	350	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNWL0RMY	330-370	350	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0NIY	331-371	351	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNNY6NCY	682-722	702	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXL1NIY	683-723	703	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1NIY	684-724	704	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1RMY	685-725	705	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0NMZ	333-373	353	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0SIY	334-374	354	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0NMZ	334-374	354	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0RMY	335-375	355	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1NIY	690-730	710	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0RMY	335-375	355	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1NCY	690-730	710	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1RMY	695-735	715	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0TMY	339-379	359	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	ULXN1RMY	700-740	720	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0RMY	344-384	364	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2SCY	709-749	729	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ2RMY	709-749	729	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1RIY	710-750	730	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0RMY	345-385	365	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1RIY	710-750	730	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNXJ0RMY	345-385	365	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNNY6RIY	712-752	732	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2SCY	715-755	735	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0NMZ	348-388	368	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2NCY	719-759	739	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1NCY	720-760	740	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1RIY	720-760	740	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1NCY	720-760	740	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1NCY	720-760	740	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1NCY	720-760	740	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0NMZ	350-390	370	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1NCY	723-763	743	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ0NMZ	352-392	372	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1NIY	728-768	748	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL1NCY	728-768	748	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ0RMY	354-394	374	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1NCY	730-770	750	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0RMY	355-395	375	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLWL0RMY	355-395	375	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWN1NIY	730-770	750	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	LLXL0RMY	360-400	380	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1NCY	740-780	760	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6NCY	740-780	760	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0NCY	361-401	381	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXL1NCY	743-783	763	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0NMZ	362-402	382	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ6NMZ	744-784	764	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1NCY	744-784	764	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF2NMZ	746-786	766	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0SCY	364-404	384	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL6RMY	748-788	768	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2TIY	749-789	769	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1RIY	750-790	770	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0NCY	365-405	385	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1NCY	750-790	770	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0NCY	365-405	385	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0NCY	366-406	386	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0SCY	369-409	389	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1RIY	760-800	780	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1RIY	760-800	780	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1RIY	760-800	780	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0NCY	370-410	390	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF0NMZ	373-413	393	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0RMY	374-414	394	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1RCY	770-810	790	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1RCY	770-810	790	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	VNNY6RCY	772-812	792	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2SIY	775-815	795	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2NIY	779-819	799	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1NIY	780-820	800	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1RCY	780-820	800	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0RIY	381-421	401	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXL1RIY	783-823	803	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1NIY	783-823	803	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1RIY	784-824	804	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1NCY	788-828	808	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0TIY	384-424	404	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL1NIY	788-828	808	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1NCY	788-828	808	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWN1NCY	790-830	810	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1RIY	790-830	810	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1NIY	800-840	820	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6NIY	800-840	820	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0RMY	393-433	413	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0RMY	394-434	414	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2TCY	809-849	829	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ2NIY	809-849	829	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2NIY	809-849	829	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1RCY	810-850	830	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNWL0NIY	395-435	415	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0NIY	395-435	415	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNXJ0NIY	395-435	415	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWL0NIY	395-435	415	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0NIY	395-435	415	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0NIY	395-435	415	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0NCY	395-435	415	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0NIY	396-436	416	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1NIY	815-855	835	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	TNNL0SIY	399-439	419	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1RCY	820-860	840	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0NIY	400-440	420	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0NIY	400-440	420	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1RCY	820-860	840	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0NIY	400-440	420	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNWL1RCY	820-860	840	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2TCY	825-865	845	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1NIY	825-865	845	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1RIY	828-868	848	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ0NIY	404-444	424	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0SIY	404-444	424	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2RCY	829-869	849	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWN1RIY	830-870	850	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLWL0NIY	405-445	425	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1RCY	830-870	850	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXN1NIY	830-870	850	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1RCY	833-873	853	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0NIY	409-449	429	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL1RCY	838-878	858	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLXL0NIY	410-450	430	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0RCY	411-451	431	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXL1RCY	843-883	863	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1RCY	844-884	864	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0TCY	414-454	434	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1NIY	848-888	868	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXN1RCY	850-890	870	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6RCY	850-890	870	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1RCY	850-890	870	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	KNXA0NMZ	417-457	437	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0RCY	420-460	440	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0RCY	420-460	440	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0NIY	420-460	440	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0RCY	421-461	441	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0RMY	423-463	443	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0TCY	424-464	444	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ2NCY	869-909	889	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2NCY	869-909	889	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0NCY	425-465	445	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0NIY	425-465	445	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0RCY	425-465	445	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNWL0NCY	425-465	445	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWL0NCY	425-465	445	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0RMY	425-465	445	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNXJ0NCY	425-465	445	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ0RMY	427-467	447	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1NCY	875-915	895	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL6NIY	878-918	898	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0NCY	430-470	450	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0NCY	430-470	450	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2TIY	885-925	905	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1NCY	885-925	905	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ0NCY	434-474	454	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0NMZ	434-474	454	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1RCY	888-928	908	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0SCY	434-474	454	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2RIY	889-929	909	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXN1RIY	890-930	910	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	XLWN1RCY	890-930	910	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLWL0NCY	435-475	455	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXN1NCY	890-930	910	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNWL1RIY	893-933	913	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWA0NMZ	437-477	457	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ6RMY	894-934	914	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0RMY	437-477	457	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF2RMY	896-936	916	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0NIY	439-479	459	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1RCY	898-938	918	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0NMZ	439-479	459	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0NCY	439-479	459	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL1RIY	898-938	918	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLXL0NCY	440-480	460	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0NIY	443-483	463	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0NIY	444-484	464	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNC0NMZ	444-484	464	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1RIY	910-950	930	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNQ6RIY	910-950	930	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF0RMY	448-488	468	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNJ0NMZ	450-490	470	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0RCY	450-490	470	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0RIY	450-490	470	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXL0RIY	450-490	470	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0NCY	450-490	470	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNY0RIY	451-491	471	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0TIY	454-494	474	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0RIY	455-495	475	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0NIY	458-498	478	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	UNNL6NCY	938-978	958	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2RIY	939-979	959	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWL0RIY	460-500	480	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNWL0RIY	460-500	480	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0NIY	460-500	480	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0NMZ	462-502	482	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ0NIY	462-502	482	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1RIY	945-985	965	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0RIY	465-505	485	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0RIY	465-505	485	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1RIY	955-995	975	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0NCY	469-509	489	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0TIY	469-509	489	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1RIY	958-998	978	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXN1RIY	960-1000	980	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ6NIY	964-1004	984	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0NIY	472-512	492	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF2NIY	966-1006	986	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0NCY	473-513	493	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0RIY	474-514	494	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0NCY	474-514	494	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ2RIY	969-1009	989	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNXJ0RIY	475-515	495	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0RIY	475-515	495	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0RIY	480-520	500	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNWA0NMZ	482-522	502	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF0NIY	483-523	503	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ0RIY	484-524	504	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0RIY	485-525	505	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLWL0RIY	485-525	505	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0NCY	488-528	508	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2RCY	999-1039	1019	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWL0RCY	490-530	510	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	UNWL0RCY	490-530	510	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLXL0RIY	490-530	510	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0NCY	490-530	510	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ0NCY	492-532	512	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNXA0RMY	492-532	512	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1RCY	1005-1045	1025	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL6RIY	1008-1048	1028	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0NMZ	494-534	514	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0RCY	495-535	515	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNQ0RCY	495-535	515	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1RCY	1015-1055	1035	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0TCY	499-539	519	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXN1RCY	1020-1060	1040	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ6NCY	1024-1064	1044	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0NCY	502-542	522	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF2NCY	1026-1066	1046	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0RCY	504-544	524	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0RIY	504-544	524	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ2RCY	1029-1069	1049	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0RCY	505-545	525	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNXJ0RCY	505-545	525	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0RMY	509-549	529	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWA0RMY	512-552	532	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF0NCY	513-553	533	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNJ0RCY	514-554	534	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0RCY	515-555	535	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	LLWL0RCY	515-555	535	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF2NMZ	1056-1096	1076	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LLXL0RCY	520-560	540	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0RIY	523-563	543	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNC0NMZ	524-564	544	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0RIY	524-564	544	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL6RCY	1068-1108	1088	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNWA0NMZ	525-565	545	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNXA0NIY	527-567	547	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA2NMZ	1078-1118	1098	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0RCY	534-574	554	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0RMY	534-574	554	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNC0RMY	539-579	559	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA0NMZ	539-579	559	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF6NMZ	1098-1138	1118	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0NIY	544-584	564	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNJ0RMY	545-585	565	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWA0NIY	547-587	567	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0RIY	553-593	573	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNL0RCY	553-593	573	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0RCY	554-594	574	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0RIY	555-595	575	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNXA0NCY	557-597	577	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0RMY	557-597	577	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ0RIY	557-597	577	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ6RIY	1154-1194	1174	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0RIY	567-607	587	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	KNNF2RIY	1156-1196	1176	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0NIY	569-609	589	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0NCY	574-614	594	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNC0NIY	574-614	594	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNWA0RMY	577-617	597	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWA0NCY	577-617	597	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF0RIY	578-618	598	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNJ0NIY	580-620	600	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VNXL1NFY	1180-1220	1200	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VLXL1NFY	1180-1220	1200	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VNNY6NFY	1182-1222	1202	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNWL0RCY	583-623	603	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0RCY	585-625	605	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1NFY	1190-1230	1210	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNJ0RCY	587-627	607	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0RMY	589-629	609	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0NIY	592-632	612	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2SFY	1209-1249	1229	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNC0NMZ	596-636	616	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNJ6RCY	1214-1254	1234	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0RCY	597-637	617	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNF2RCY	1216-1256	1236	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA0NMZ	599-639	619	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0NCY	599-639	619	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWL1NFY	1220-1260	1240	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XNXQ1NFY	1220-1260	1240	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XNWL1NFY	1220-1260	1240	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	QNNC0NCY	604-644	624	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLWQ1NFY	1230-1270	1250	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNF0RCY	608-648	628	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNJ0NCY	610-650	630	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0NFY	611-651	631	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XNXL1NFY	1243-1283	1263	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNWA0NIY	612-652	632	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLXL1NFY	1244-1284	1264	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XNNL0SFY	614-654	634	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XLXN1NFY	1250-1290	1270	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNXA0RIY	622-662	642	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0NCY	622-662	642	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0NIY	624-664	644	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA6NMZ	1274-1314	1294	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2SFY	1275-1315	1295	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNL2NFY	1279-1319	1299	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNXN1NFY	1280-1320	1300	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNWL1NFY	1283-1323	1303	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XLWL1NFY	1288-1328	1308	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TLWL1NFY	1288-1328	1308	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XLWN1NFY	1290-1330	1310	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF2RMY	1296-1336	1316	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0RIY	639-679	659	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLXN1NFY	1300-1340	1320	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNQ6NFY	1300-1340	1320	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNWA0RIY	642-682	662	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	QNWA0NCY	642-682	662	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNC0RMY	644-684	664	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNWA0RMY	645-685	665	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNXL0NFY	645-685	665	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TLXL0NFY	645-685	665	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNY0NFY	646-686	666	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF2NIY	1316-1356	1336	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0SFY	649-689	669	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA2RMY	1318-1358	1338	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Economica
LIR	BOS	TNNL0NFY	650-690	670	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNXA0RCY	652-692	672	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0NCY	654-694	674	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNC0NIY	654-694	674	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNWA0NIY	655-695	675	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNF0NMZ	656-696	676	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA0RMY	659-699	679	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA2NIY	1338-1378	1358	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF6RMY	1338-1378	1358	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1NFY	1348-1388	1368	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA0NIY	669-709	689	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0RCY	669-709	689	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF6NIY	1358-1398	1378	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWA0RCY	672-712	692	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWL0NFY	675-715	695	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF2NCY	1376-1416	1396	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	HNNC0NCY	684-724	704	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0RIY	684-724	704	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNWA0NCY	685-725	705	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA2NCY	1398-1438	1418	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNC0RIY	689-729	709	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNJ0RIY	695-735	715	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA0NCY	699-739	719	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF6NCY	1418-1458	1438	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0RIY	707-747	727	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0RCY	714-754	734	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXL1RFY	1450-1490	1470	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VNXL1RFY	1450-1490	1470	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VNNY6RFY	1452-1492	1472	90	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNC0RCY	719-759	739	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	VLXQ1RFY	1460-1500	1480	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNJ0RCY	725-765	745	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNC0NIY	726-766	746	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNWA0RIY	727-767	747	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA0NIY	729-769	749	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL2TFY	1489-1529	1509	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VLWL1RFY	1490-1530	1510	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNXA0RCY	737-777	757	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0RIY	739-779	759	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNXQ1RFY	1500-1540	1520	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	VLWQ1RFY	1500-1540	1520	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XNWL1RFY	1500-1540	1520	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA2NMZ	1518-1558	1538	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	MNNC0RMY	751-791	771	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNY0RFY	751-791	771	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XNXL1RFY	1523-1563	1543	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XLXL1RFY	1524-1564	1544	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA0RMY	754-794	774	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XNNL0TFY	754-794	774	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XLXN1RFY	1530-1570	1550	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNC0NCY	756-796	776	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA6NIY	1534-1574	1554	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNWA0RCY	757-797	777	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	BNNA0NMZ	759-799	779	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA0NCY	759-799	779	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0RCY	769-809	789	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL2TFY	1565-1605	1585	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0NMZ	774-814	794	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	XLWL1RFY	1568-1608	1588	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNL2RFY	1569-1609	1589	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNL2NFY	1569-1609	1589	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNJ2NFY	1569-1609	1589	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	ULWL0NFY	775-815	795	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNL0NFY	775-815	795	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNWL0NFY	775-815	795	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNXN1RFY	1570-1610	1590	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	XLWN1RFY	1570-1610	1590	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNXJ0NFY	775-815	795	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	TNWL1RFY	1573-1613	1593	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNXN1NFY	1575-1615	1595	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TLWL1RFY	1578-1618	1598	21	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNXL0NFY	780-820	800	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNQ0NFY	780-820	800	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA6RMY	1584-1624	1604	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULWN1NFY	1585-1625	1605	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNJ0NFY	784-824	804	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNL0SFY	784-824	804	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TLXN1RFY	1590-1630	1610	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	ULXN1NFY	1590-1630	1610	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LLWL0NFY	785-825	805	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNQ6RFY	1590-1630	1610	50	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNF0NIY	786-826	806	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA6NCY	1594-1634	1614	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF2RIY	1596-1636	1616	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0NFY	789-829	809	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNXL0RFY	790-830	810	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TLXL0RFY	790-830	810	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LLXL0NFY	790-830	810	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNY0RFY	791-831	811	90	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TNNL0TFY	794-834	814	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNC0RIY	794-834	814	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNWA0RIY	795-835	815	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TNNL0RFY	795-835	815	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	HNNA2RIY	1618-1658	1638	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	ULXL0NFY	800-840	820	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF6RIY	1638-1678	1658	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA0RIY	809-849	829	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	TLWQ1RFY	1638-1678	1658	50	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNL6NFY	1638-1678	1658	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNF0RMY	811-851	831	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNF0NCY	816-856	836	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF2RCY	1656-1696	1676	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNJ0NFY	819-859	839	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	TLWL0RFY	820-860	840	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNL0NFY	823-863	843	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNC0RCY	824-864	844	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	LNNF0NFY	824-864	844	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNWA0RCY	825-865	845	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNA2RCY	1678-1718	1698	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0NFY	838-878	858	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA0RCY	839-879	859	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	HNNF6RCY	1698-1738	1718	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWJ0NFY	840-880	860	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNJ0NFY	842-882	862	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNJ6NFY	1724-1764	1744	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNWF0NFY	852-892	872	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNF2NFY	1726-1766	1746	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNF0NFY	863-903	883	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	BNNA2NIY	1798-1838	1818	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	BNNA0NIY	899-939	919	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNC0RIY	901-941	921	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA0RIY	904-944	924	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNXA0NFY	907-947	927	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0NIY	914-954	934	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	BNNA2NCY	1858-1898	1878	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNNC0NFY	924-964	944	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNWA0NFY	927-967	947	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0NCY	929-969	949	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL2RFY	1879-1919	1899	21	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	ULWL0RFY	930-970	950	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNWL0RFY	930-970	950	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNC0RCY	931-971	951	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA6RIY	1884-1924	1904	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXN1RFY	1885-1925	1905	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA0RCY	934-974	954	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNXL0RFY	935-975	955	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNQ0RFY	935-975	955	50	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	ULWN1RFY	1895-1935	1915	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNL0TFY	939-979	959	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	ULXN1RFY	1900-1940	1920	28	1	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0NCY	944-984	964	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL0RFY	944-984	964	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNJ2RFY	1909-1949	1929	14	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNL0RFY	945-985	965	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	LNXJ0RFY	945-985	965	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNJ0RFY	954-994	974	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	ULXL0RFY	955-995	975	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LLWL0RFY	955-995	975	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LLXL0RFY	960-1000	980	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNF0RIY	961-1001	981	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	MNNA6RCY	1944-1984	1964	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	UNNL6RFY	1948-1988	1968	21	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNF0NFY	969-1009	989	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	UNNJ0RFY	974-1014	994	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNC0NFY	974-1014	994	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNJ0NFY	980-1020	1000	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNF0RCY	991-1031	1011	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0NFY	992-1032	1012	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNL0RFY	993-1033	1013	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	LNNF0RFY	994-1034	1014	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA2RMY	2028-2068	2048	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNWA0NFY	1012-1052	1032	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RMY	1014-1054	1034	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWL0RFY	1023-1063	1043	21	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNA0NFY	1024-1064	1044	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNWJ0RFY	1025-1065	1045	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNJ0RFY	1027-1067	1047	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RMY	1029-1069	1049	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	KNWF0RFY	1037-1077	1057	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

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

ACTA No. 61-2024

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	KNNJ6RFY	2094-2134	2114	14	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNF2RFY	2096-2136	2116	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNF0RFY	1048-1088	1068	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF2NFY	2116-2156	2136	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNC0NFY	1054-1094	1074	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNWA0NFY	1055-1095	1075	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA2NFY	2138-2178	2158	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA0NFY	1069-1109	1089	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF6NFY	2158-2198	2178	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNXA0RFY	1092-1132	1112	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNNC0RFY	1109-1149	1129	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	KNWA0RFY	1112-1152	1132	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNC0NFY	1126-1166	1146	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA0NFY	1129-1169	1149	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA6NFY	2334-2374	2354	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA2RIY	2348-2388	2368	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	BNNA0RIY	1174-1214	1194	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNF0RFY	1174-1214	1194	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNC0RFY	1179-1219	1199	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	QNNJ0RFY	1185-1225	1205	14	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNF0NFY	1186-1226	1206	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RIY	1189-1229	1209	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	BNNA2RCY	2408-2448	2428	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNXA0RFY	1197-1237	1217	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RCY	1204-1244	1224	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

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

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (USS)	Tarifa en dólares americanos (USS)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	QNWA0RFY	1217-1257	1237	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RCY	1219-1259	1239	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	QNNA0RFY	1229-1269	1249	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF2RFY	2576-2616	2596	7	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNC0RFY	1284-1324	1304	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNWA0RFY	1285-1325	1305	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA2RFY	2598-2638	2618	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNA0RFY	1299-1339	1319	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	HNNF6RFY	2618-2658	2638	7	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA2NFY	2698-2738	2718	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0NFY	1349-1389	1369	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0NFY	1364-1404	1384	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNC0RFY	1391-1431	1411	3	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA0RFY	1394-1434	1414	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNA6RFY	2864-2904	2884	0	S	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	MNNF0RFY	1451-1491	1471	7	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA2RFY	3428-3468	3448	0	2	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RFY	1714-1754	1734	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	BNNA0RFY	1729-1769	1749	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	Y9N	1851-1891	1871	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0NMZ	1852-1892	1872	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	Y9	1951-1991	1971	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0NIY	1992-2032	2012	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0NCY	2032-2072	2052	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	W9	2101-2141	2121	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica

Origen	Destino	Código de tarifa	Tarifa en dólares americanos (US$)	Tarifa en dólares americanos (US$)	Requisito de compra por adelantado	Mínimo	Descuentos aplicables a otros itinerarios	Descuentos para niños	Multas por cambios	Reembolsable	Clase de tarifa
LIR	BOS	Y	2151-2191	2171	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0RMY	2187-2227	2207	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	W	2301-2341	2321	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0RIY	2347-2387	2367	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0RCY	2387-2427	2407	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Económica
LIR	BOS	YNNA0NFY	2482-2522	2502	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	J9F	2851-2891	2871	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase
LIR	BOS	YNNA0RFY	2927-2967	2947	0	0	No aplica	No aplica	$200	No aplica	Primera clase

4.- Recordar a la compañía 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, de conformidad con lo indicado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

5.- La compañía Delta Airlines Inc. deberá seguir enviando mensualmente los datos estadísticos relacionados con su actividad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 174 de la Ley General de Aviación Civil.

6.- Notifíquese el presente acuerdo a la señorita María Gabriela Alfaro Mata, apoderada especial de la compañía Delta Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a la Unidad de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2131-2024, del 29 de octubre 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-1181-2024, del 29 de octubre del 2024, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe relacionado al proyecto de ley, expediente número 24.383, "REFORMA A LA LEY N.º 9960, CREACIÓN AGENCIA ESPACIAL COSTARRICENSE" y oficio número AL-CPAJUR-0510-2024 del 17 de octubre de 2024, referente al proyecto de ley, expediente número 24.405, "DEROGATORIA DE LEY QUE CREA LA AGENCIA ESPACIAL COSTARRICENSE (AEC), LEY Nº 9960 DEL 26 DE MARZO DE 2021", ambos suscritos por la señora Daniela Agüero Bermúdez, jefe del Área Legislativa VII, lo anterior, con el fin de establecer los comentarios y observaciones al proyecto de ley.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2131-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1181-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

- Aprobar el informe DGAC-AJ-OF-1181-2024 de la Asesoría Jurídica y notifíquese a la señora Daniela Agüero Bermúdez, jefe de Área Legislativa VII de la Asamblea Legislativa, a más tardar el 11 de noviembre de 2024, a los correos electrónicos gabriela.rios@asamblea.go.cr / dab@asamblea.go.cr. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2133-2024, del 29 de octubre 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-1183-2024, del 29 de octubre del 2024, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe que procedió con la revisión del proyecto de ley número 23.958, denominado "LEY PARA AUTORIZAR LA DEFENSA LEGAL DE LAS PERSONAS FUNCIONARIAS PÚBLICAS POR EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES" (anteriormente denominado: LEY DE DEFENSA DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS Y COLABORADORES EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES), con el fin de establecer los comentarios y observaciones al proyecto de ley y con la finalidad de resguardar la legislación vigente en nuestro ordenamiento jurídico costarricense.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2133-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1183-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

- Aprobar el informe DGAC-AJ-OF-1183-2024 de la Asesoría Jurídica y notifíquese a la señora Ericka Ugalde Camacho, jefe de Área Comisiones Legislativas III, Asamblea Legislativa, a más tardar el 11 de noviembre de 2024, a los correos electrónicos valeria.cerdas@asamblea.go.cr. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2149-2024, del 30 de octubre 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-1192-2024, del 30 de octubre del 2024, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe de elevación a audiencia pública y permiso provisional de operación referente a la solicitud de certificado de explotación de la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima (GOL), con cédula de persona jurídica 3-012-915373, representada por Alina Nassar Jorge, y María Fernanda Redondo Rojas, en condición de Apoderadas Generalísimas, para brindar servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la modalidad de vuelos regulares y no regulares en la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU), efectivo a partir del 12 de noviembre de 2024.

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

ACTA No. 61-2024

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2149-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1192-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

1.- Elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima (GOL), con cédula de persona jurídica 3-012-915373, representada por las señoras Alina Nassar Jorge, y María Fernanda Redondo Rojas, en calidad de Apoderadas Generalísimas, para brindar servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la modalidad de vuelos regulares y no regulares en la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU), explotando derechos de tercera y cuarta libertad del aire; con una frecuencia de hasta tres veces a la semana sin detrimento de incrementar dicha frecuencia previa aprobación y coordinación, amparados en lo establecido en el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de Costa Rica y la República Federativa de Brasil.

2.- De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGAC-DSO-AIR-INF-1213-2024 del 10 de octubre de 2024, y DGAC-DSO-TA-OF-259-2024 del 28 de octubre de 2024 y DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-0228-2024 del 30 de octubre de 2024, las unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y de AVSEC FAL; autorizar a la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, un permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, efectivo a partir del 12 de noviembre de 2024, con el objetivo de que pueda brindar los servicios referidos, en tanto se completan los trámite para el otorgamiento definitivo del certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3.- De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-259-2024 del 28 de octubre de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, lo siguiente:

3.1.- Aprobar las tarifas y condiciones para brindar los servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular para transporte de pasajeros, carga y correo en la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU) que se detallan a continuación:

Ruta		Código de clase de tarifas	Moneda	Rango de tarifas	Tipo de Tarifa
Origen	Destino				
SJO	GRU	&&&&&&1G	USD	10-5000	Promo
SJO	GRU	&&&&&&2G	USD	10-5000	Light
SJO	GRU	&&&&&&3G	USD	10-5000	Plus
SJO	GRU	&&&&&&5G	USD	10-5000	Premium Economy
GRU	SJO	&&&&&&1G	USD	10-5000	Promo
GRU	SJO	&&&&&&2G	USD	10-5000	Light
GRU	SJO	&&&&&&3G	USD	10-5000	Plus
GRU	SJO	&&&&&&5G	USD	10-5000	Premium Economy

Condiciones: Las condiciones de las tarifas se encuentran en el contrato de transporte, disponible en la

página web de GOL (en adelante el "Transportista"): *voegol.com.br/es- ar/informaciones-legales*. Se adjunta una copia de los aspectos más relevantes asociados alas tarifas al final de este documento. Los tipos de tarifas son los siguientes:

Tipo de Tarifa	Promo	Light	Plus	Premium
Moneda	USD	USD	USD	USD
Combinaciones de tarifas	Permitidas	Permitidas	Permitidas	Permitidas
Cancelación / Alteración	Multa por unvalor de: 100% de la tarifa original	Multa por un valorde 180	Multa por unvalor de 150	-
No-Show	Multa por un valor de: 100% de la tarifa original	Multa por un valorde 230	Multa por unvalor de 200	-
Reembolso	No reembolsable	No reembolsable	Costo de 60%	-
Equipaje facturado	Sin equipajegratuito	Sin equipajegratuito	El primer equipaje facturado es gratuito hasta 23kg. Si se excedeeste peso, se cobrarán USD 100 adicionales.	El primer y segundo equipaje facturado son gratuitos hasta 23 kg. Si se excede este peso, se cobrarán USD 100 adicionales.
Niños de 2 a 12	Pagan la misma tarifa que un adulto	Pagan la misma tarifa que un adulto	Pagan la mismatarifa que un adulto	Pagan la mismatarifa que un adulto
Bebés de 0 a 2 años	Pagan el 10% de la tarifa deadulto y viajan en el regazo del adulto responsable.	Pagan el 10% de latarifa de adulto y viajan en el regazodel adulto responsable.	Pagan el 10% de la tarifa de adultoy viajan en el regazo del adulto responsable.	Pagan el 10% de la tarifa de adulto y viajan en el regazodel adulto responsable.

Cualquier cambio en las tarifas para los servicios que brinda debe ser presentado al CETAC para su aprobación y/o registro, de conformidad con lo señalado en el artículo 162 Ley General de Aviación Civil.

3.2.- Aprobar el itinerario para brindar los servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular para transporte de pasajeros, carga y correo en la ruta Sao Paulo, Brasil (GRU) - San José, Costa Rica (SJO) - San Paulo, Brasil (GRU), que se detallan a continuación:

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
G3 7718	12-nov-24	Hasta nuevo aviso	2.4.6	18:25		GRU-SJO
G3 7719					20:40	SJO-GRU

Nota: 1) La vigencia de este itinerario está condicionada a los plazos otorgados en el permiso provisional autorizado o que en su defecto cuente con el certificado de explotación. 2) Equipo a operar 737 Max, 737-700, 737-800.

4.- Solicitar a la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. 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.

5.- Notifíquese el presente acuerdo a las señoras Alina Nassar Jorge, y María Fernanda Redondo Rojas, Apoderadas Generalísimas de la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a la Unidad de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2147-2024, del 31 de octubre 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-1190-2024, del 30 de octubre 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 el informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

El señor Edgar Zamora consulta que, él tiene una duda con respecto a ese tema, es para construir un FBO, hasta donde él pude leer parte del informe y hasta donde él tiene conocimiento no hay un FBO en Costa Rica todavía, ni en el aeropuerto de Pavas, ni en Juan Santamaría, ni en el Daniel Oduber Quirós, él personalmente considera que es necesario que sea quien sea que vaya, porque también él leyó algo del aspecto legal, lo cual no entiende muy bien que no se podía porque no había salido a licitación, él cree que eso debería salir a licitación, porque es necesario, no construir un FBO es detener el progreso, él voló ejecutivo durante 17 años y en todos los países que él fue había uno o dos FBO y Costa Rica no cuenta con ningún FBO, él desea que alguien le aclare si es por temas legales, porque vio que se opone tremendamente Coriport, pero ahí estarían en que si Coriport quiere participar, pues que participe. El señor Zamora le consulta al señor Marcos Castillo si es correcto.

El señor Marcos Castillo le responde que, primero que nada, la figura del FBO no existe en Costa Rica legal ni técnicamente, en Costa Rica lo que se utiliza según RAC-SEA es la figura del hangaraje, o hangarage entonces cualquier empresa, en Pavas ya hay un hangaraje fly go cree que se llama la empresa que tiene ya un hangaraje donde puede brindar servicios ejecutivos, en Pavas hay uno y se está certificando otra empresa para brindar servicios de hangaraje. En el tema de Liberia hay inclusive cuatro empresas que ya han solicitado espacio para

construir o dar servicios de hangaraje con base al RAC-SEA, el RAC-SEA es lo que permite los servicios especializados de aeródromo, entre ellos estacionamiento de aviones y servicio al pasajero, Coriport y ahí se tiene que entrar a analizar una cláusula del contrato, Coriport dice que ellos tienen el servicio exclusivo de pasajeros en el Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, pero esa cláusula él la ha visto muy ambigua y ya hay que sentarse bien, con calma, analizar el alcance, pero él cree que la figura del hangaraje sí hace falta una terminal ejecutiva, como le dijo, en Liberia ya hay cuatro empresas que han hecho su propuesta y él si les ha dicho que hagan el análisis de esa cláusula con sus abogados expertos, ya que él no puede recomendar absolutamente nada, pero sí, esa cláusula se la puede traer abajo con un tema de ambigüedad, pero por ahí anda el asunto.

El señor Mauricio Batalla le consulta al señor Mauricio Rodríguez que si le gustaría agregar algo más.

El señor Mauricio Rodríguez menciona que, es un tema bastante complicado y amplio, así que va a ser lo más resumido posible, a nivel constitucional los aeropuertos y aeródromos del país en funcionamiento no pueden salir de la administración en cualquier sentido y en un sentido muy amplio de la administración del estado, entonces, desde ahí se podría dar un permiso de uso en precario, como solicitan ellos para administrar de alguna forma el aeropuerto, porque realmente lo que se requiere mediante esta figura una forma de administración del aeropuerto, ya hay un montón de criterios de la Sala Constitucional en ese sentido, que son de carácter vinculante, por lo tanto, ellos de una forma muy conveniente pretende que mediante un permiso de uso en precario se le dé parte del aeropuerto para a ser una plataforma y parte del aeropuerto para ser una terminal, es decir, un aeropuerto dentro del aeropuerto es ceder parte de la administración del aeropuerto a un privado y eso no se puede, excepto por medio de una concesión, entonces se van por lo que decía el señor Marcos Castillo del contrato de concesión y la cláusula es un poquito ambigua y se podría decir que en el tanto se garantice los recursos que le deben ingresar al concesionario, se podría explotar cierta actividad, pero en ese caso no fue necesario porque simplemente esa figura no está autorizada mediante un certificado de explotación, la única opción es mediante una concesión y el contrato de concesión lo limita construir aeropuertos o actividades con esas de alrededor o dentro del aeropuerto, entonces por ahí va la línea de la administración.

El señor Edgar Zamora agradece la explicación, pero a la vez si le parece ilógico, ya que Costa Rica sería el único país en el continente americano que no puede tener un FBO que en otros países, o en cualquier país hay una concesión donde hay una terminal pequeña inclusive con aduana y migración, para que los aviones ejecutivos lleguen y sean atendidos ahí sin interferir con el resto de la terminal del aeropuerto, siendo de su modesto juicio muy conveniente sobre todo un país que vive del turismo como lo es en Costa Rica, pero con la explicación de parte del señor Mauricio Rodríguez jefe del Departamento de Asesoría Legal, le queda claro.

El señor Mauricio Batalla comenta que él sin ser abogado no va a discutir lo que dicen los abogados, pero entiende su preocupación y su expertise y entiende también el pragmatismo que debería permearlos a todos en la administración, además menciona que él nunca queda conforme con un no se puede, porque la ley así lo dice. Indica que él le agradecería al señor Edgar Zamora de que si él puede trabajar con el señor Marcos Castillo y si hay que generar un proyecto de ley que permita de alguna manera equipararse con el resto de países latinoamericanos y del mundo, este se pueda presentar, ese proyecto de ley, aunque a veces no se vea así reflejado el Ministerio de Obras Públicas y Transporte tiene excelentes relaciones con la grandísima mayoría de diputados y hacer en conjunto con diferentes diputados de diferentes partidos, desde el partido del Gobierno hasta partidos de oposición, presentación de proyectos de ley, muchos de los cuales hoy ya han sido aprobados o están en corriente legislativa, por ejemplo, para extraordinarias, entonces lo que entiende es no se puede, legalmente, sí está bien, se necesita, sí también, entonces se cambia la ley, y esto sin conocer, o sea, esto tratando de ser lo más pragmático posible y sin ser un experto abogado que diga lo que el Ministro está diciendo constitucionalmente no se puede, él siempre trata de lograr el objetivo por un interés público, un interés común y a partir de ahí hay un voto de la Sala Constitucional que a él le fascina, que obliga a los servidores públicos y

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

ACTA No. 61-2024

a los operadores jurídicos a alejarse tanto de la letra muerta y pensar más en el interés público, y que eso es realmente lo que representa la esencia de la Ley de Contratación Pública, pero por ahí lo deja.

El señor Marcos Castillo menciona que, quiere que quede en actas y que no está hablando de una empresa en particular, que la empresa AEROGO, ya tiene un servicio de hangaraje en Pavas y se le dio un uso de precario un hangar para desarrollar con base al RAC-SEA un hangaraje en Pavas, o sea un FBO en términos generales, entonces ahí sí discrepa con el licenciado Mauricio Rodríguez, si como empresa se pide en Liberia un espacio en uso de precario y se construye, cual es la diferencia de esta empresa que sí tiene uno en Pavas, que se le dio ya listo y están haciendo hangaraje. Está otra empresa está pidiendo un espacio para ellos construir, pero los servicios de migración siempre van a ser del Estado.

El señor Marcos Castillo le indica al señor Edgar Zamora que se venga un día de estos y con mucho gusto pueden presentar un proyecto.

El señor Zamora le contesta que le parece excelente, porque, es decir, como les dijo anteriormente, le parece ilógico ser el único país en el continente americano que no puede tener un FBO como tal, que es una base fija de operación en español, le agradece al señor Castillo y al señor Batalla por darle la idea y le dice al señor Castillo que muchísimas gracias y le tomará la palabra si lo puede recibir y estando en la mejor disposición de trabajar, porque eso es para beneficio del país. Además, menciona que Costa Rica es un país que depende del turismo y es el único país donde un jet ejecutivo no puede llegar a una terminal aparte como en todos los países que él ha visitado.

El señor Mauricio Batalla menciona que su frase es; "Cómo sí se puede, dentro de los términos de la legalidad".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2147-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1190-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 163-2024, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.163-2024 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 compañía GA Flight Support sociedad anónima, consistente en un área de **1.500 metros cuadrados para la construcción de una Terminal de Aviación General-Operadores de base fija (FBO); así como, la asignación de un permiso de uso en precario con un área de 24.000 metros cuadrados para plataforma**, toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO, así como, el espacio para la plataforma, 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 dispuesta a los bienes demaniales y establecida por la Constitución Política.

2.- Notifíquese lo resuelto al señor José Daniel Peña Chacón, representante legal de la compañía GA Flight Support sociedad anónima al correo electrónico info@gaflightsupport.com, renan@gaflightsupport.com y jdpena@gaflightsupport.com. Así como al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría jurídica. **ACUERDO FIRME**

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

ACTA No. 61-2024

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2151-2024, del 29 de octubre 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-1187-2024, del 29 de octubre del 2024, suscrito por la señora Ana Patricia Chaves Marín, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remite el documento denominado "Finiquito referente a Licitación Pública 2022LN-000002- 0006600001 "Mejoramiento del Puesto de Plataforma Ejecutiva en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós"

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2151-2024, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-1187-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

- Dar por recibida la información del oficio DGAC-AJ-OF-1187-2024 y aprobar el "Finiquito referente a Licitación Pública 2022LN-000002- 0006600001 "Mejoramiento del Puesto de Plataforma Ejecutiva en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós". **ACUERDO FIRME**

B. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2115-2024, del 28 de octubre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-255-2024, del 25 de octubre 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 el señor Roberto José Esquivel Cerdas, en su condición de apoderado general de la compañía Aero Republica, mediante el cual solicita la actualización y modificación de itinerarios a partir del 25 de noviembre y hasta nuevo aviso. Así mismo, la compañía solicita la aprobación de los vuelos P5 7594 y P5 7595, para el día 26 de octubre del presente año, en frecuencia 6, en la ruta: BOG-SJO y vv.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2115-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-255-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar la actualización y modificación de itinerarios de la compañía Aero Republica, de los vuelos internacionales regulares de pasajeros y carga (equipaje de pasajeros), según la información resaltada en el siguiente cuadro:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD	ETA	Ruta	Equipo
	Inicia	Termina		LT	LT		
P5 7078	**25-11-24**	30-12-24	1		11:58	BOG-SJO	
P5 7079				12:43		SJO-BOG	
P5 7078					**14:33**	**BOG-SJO**	

P5 7079	**17-12-24**		**2**	**15:18**		**SJO-BOG**	
P5 7078	**01-04-25**	**Hasta Nuevo Aviso**	**2**		**7:02**	**BOG-SJO**	
P5 7079				**7:47**		**SJO-BOG**	
P5 7078	03-12-24	**14-12-24**	2.4.6		13:45	BOG-SJO	**Autorizado**
P5 7079				14:30		SJO-BOG	
P5 7078	**03-04-25**	**Hasta Nuevo Aviso**	**4**		**9:17**	**BOG-SJO**	
P5 7079				**10:02**		**SJO-BOG**	
P5 7078	31-10-24	30-11-24	4.6		13:45	BOG-SJO	
P5 7079				14:30		SJO-BOG	
P5 7078	**19-12-24**	04-01-25	4.6		13:45	BOG-SJO	
P5 7079				14:30		SJO-BOG	
P5 7078	**05-04-25**	Hasta Nuevo Aviso	6		11:54	BOG-SJO	
P5 7079				12:39		SJO-BOG	

2.- No autorizar la aprobación del itinerario de la compañía Aero Republica, de los vuelos internacionales regulares de pasajeros y carga (equipaje de pasajeros) para el día 26 de octubre del presente año, por la presentación extemporánea de la solicitud.

3.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampar remota y utilizar autobuses. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

4.- Notifíquese al señor Roberto Esquivel, representante legal de la compañía Aero Republica S. A, a los correos electrónicos: resquivel@ollerabogados.com y jprado@ollerabogados.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2118-2024, del 25 de octubre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-256-2024, del 25 de octubre del 2024, suscrito por el señor Mario Gómez Bermúdez de la Unidad de Transporte Aéreo y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S. A. de C. V., cédula jurídica 3-012-470959, mediante el cual solicita la aprobación de un nuevo bloque de itinerarios, en los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, a partir del 01 hasta el 30 de noviembre del 2024, en la ruta Ciudad de México, México–San José, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2118-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-256-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar los itinerarios presentados por la compañía Aerovías de México S. A. de C. V. (Aeroméxico), a partir del 01 hasta el 30 de noviembre 2024, según el siguiente detalle:

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

ACTA No. 61-2024

N° vuelo		Vigencia Inicio	Vigencia Termina	Frecuencias	ETD LT	ETA LT	Ruta	Equipo
AM	0656	01-nov- 24	07-nov- 24	1234567		23:28	MEX-SJO	E90 / B737 /B737-8 & -9
AM	0656	08-nov- 24	30-nov- 24	1234567		23:38	MEX-SJO	E90 / B737 /B737-8 & -9
AM	0657	01-nov- 24	30-nov- 24	1234567	06:18		SJO-MEX	E90 / B737 /B737-8 & -9
AM	0690	01-nov- 24	30-nov- 24	1234567		11:53	MEX-SJO	E90 / B737 /B737-8 & -9
AM	0691	01-nov- 24	30-nov- 24	1234567	13:08		SJO-MEX	E90 / B737 /B737-8 & -9

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. Se aclara que algunos días puede variar la asignación de mostradores en el lobby del Aeropuerto, dicha asignación se les dará a conocer oportunamente. En caso de no haber puentes de abordaje disponibles por alguna contingencia de fuerza mayor como adelantos, demoras, mantenimientos de equipos, o bien, por crecimiento de operaciones en fechas y las horas indicadas, deberán operar en alguna posición remota y utilizarán autobuses. En caso de cancelaciones o demoras, favor comunicarlas a oficina de Operaciones en rampa de Aeris al 2440-8257 o 2442-7131.

3.- Recordar a la Compañía que cualquier gestión relacionada a la autorización o modificación de itinerarios, deberá presentarse con al menos 30 días naturales de anticipación.

4.- Notificar al señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V. al correo cviquezj@viquezjara.com / dmartinez@viquezjara.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2000-2024, del 17 de octubre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-243-2024, del 11 de octubre del 2024, suscrito por la señora Judith Benavides González 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 María de los Ángeles Bogarían, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., mediante el cual presentó la solicitud de aprobación de modificación de itinerarios para brindar servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo entre el 07 de noviembre al 03 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-2000-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-243-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido la nota con registro de Ventanilla Única VU-1932-2024-E donde la compañía Spirit Airlines Inc., solicita la modificación de itinerarios entre el 07 de noviembre y el 03 de diciembre del 2024, según el siguiente detalle:

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

ACTA No. 61-2024

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
NK1309	7-nov-24	3-dic-24	Diario	11:31		MCO-SJO
NK1310					12:26	SJO-MCO

Nota: 1) La compañía 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 A321, según el detalle antes mencionado, cualquier cambio en el equipo deberá ser informado con la suficiente anticipación ante la Dirección General.

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.- Notificar a la señora Marielos Bogarín Chaves, en su condición de apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., al correo electrónico: aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2144-2024, del 30 de octubre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-257-2024, del 24 de octubre del 2024, suscrito por las señoras Andrea Hernández Arias de la Unidad de Transporte Aéreo y Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el señor Jorge Castillo Rovirosa, en su condición de apodero generalísimo de la compañía Vuela El Salvador S.A. de C.V., mediante el cual solicita la aprobación de modificación de itinerarios en su ruta de su certificado de explotación, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría del 06 al 27 de noviembre del 2024.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2144-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-257-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar a la compañía Vuela el Salvador S. A. C.V., la modificación de itinerario en los vuelos internacionales regulares de pasajeros y carga entre el 06 y 27 de noviembre del 2024 según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETA	ETD	Ruta
	Desde	Hasta		LT	LT	
N3 4340	06-Nov-24	27-Nov-24	3	14:21		SAL-SJO
N3 4341	06-Nov-24	27-Nov-24			15:06	SJO-SAL

Nota: Por medio de correo electrónico con fecha del 04/10/2024, la compañía índica que el equipo a utilizar es A319 y A320.

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. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3.- Notifíquese al señor Jorge Castillo Rovirosa, apoderado generalísimo de la compañía Vuela El Salvador S.A. de C.V. a los correos electrónicos: ernesto.gutierrez@volaris.com, jorge.castillo@volaris.com y jensie.bolanos@volaris.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO VIGÉSIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2120-2024, del 30 de octubre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-258-2024, del 30 de octubre del 2024, suscrito por la señora Judith Benavides González 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 Mónica Murillo González, en calidad de gerente de estación de la compañía Southwest Airlines Co y apoderada especial, mediante el cual solicitó la autorización de un nuevo bloque de itinerarios, en los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo; del 27 de octubre del 2024 al 29 de marzo del 2025 para operar en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y del 03 de octubre 2024 al 06 de enero 2025 para operar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2120-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-258-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido la nota con registro de Ventanilla Única VU-02056-2024-E, donde la compañía Southwest Airlines Co. solicita la aprobación de itinerarios del 27 de octubre del 2024 al 31 de enero del 2025, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Tipo de Aeronave
	Inicia	Termina					
SWA691	A partir de su aprobación			13:15			
SWA817		2-nov-24	6,7		14:15	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA691	3-nov-24			14:05			
SWA817		9-nov-24	1,2,3,4,5,7		15:05	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA809	3-nov-24			12:35			
SWA817		16-nov-24	6		13:35	BWI-LIR-HOU	B-737

SWA691	3-nov-24			14:05			
SWA4992		6-ene-25	6		15:00	HOU-LIR-DEN	B-737
SWA4991	3-nov-24			15:10			
SWA810		16-nov-24	6		16:05	DEN-LIR-BWI	B-737
SWA691	10-nov-24			14:05			
SWA817		23-dic-24	1,2,3,4,5,7		15:05	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA809	23-nov-24			12:35			
SWA810		30-nov-24	6		13:30	BWI-LIR-BWI	B-737
SWA4991	23-nov-24			15:10			
SWA817		30-nov-24	6		16:05	DEN-LIR-HOU	B-737
SWA809	3-dic-24			12:35			
SWA817		14-dic-24	6		13:35	BWI-LIR-HOU	B-737
SWA4991	3-dic-24			15:10			
SWA810		14-dic-24	6		16:05	DEN-LIR-BWI	B-737
SWA691	24-dic-24			13:50			
SWA817		31-dic-24	2		14:50	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA691	25-dic-24			14:00			
SWA817		1-ene-25	3		15:00	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA809	20-dic-24			12:35			
SWA810		4-ene-25	6		13:30	BWI-LIR-BWI	B-737
SWA4991	20-dic-24			15:10			
SWA817		4-ene-25	6		16:05	DEN-LIR-HOU	B-737
SWA691	26-dic-24			14:05			
SWA817		3-ene-25	1,4,5,7		15:00	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA691	5-ene-25			13:50			
SWA817		5-ene-25	7		14:50	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA691	6-ene-25			14:05			
SWA817		6-ene-25	1		15:05	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA691	7-ene-25			14:10			
SWA817		31-ene-25	1,2,3,4,5,7,		15:05	HOU-LIR-HOU	B-737
SWA809	8-ene-25			13:50			
SWA4992		31-ene-25	6		14:50	BWI-LIR-DEN	B-737
SWA691	8-ene-25			12:30			
SWA817		31-ene-25	6		13:30	HOU-LIR-HOU	B-737

SWA4991	8-ene-25			14:35			
SWA810		31-ene-25	6		15:35	DEN-LIR-BWI	B-737

2.- Conocer y dar por recibido la nota con registro de Ventanilla Única VU-01536-2024-E (CETAC-TC-2024-0579), donde la compañía Southwest Airlines Co. solicita la aprobación de itinerarios a partir de su aprobación y hasta el 06 de enero del 2025, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N°	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA	ETD	Ruta	Tipo de Aeronave
Vuelo	Inicia	Termina		LT	LT		
SWA 181	A partir de su aprobación		1,2,3,4,5	12:45			
SWA 1203		26-oct-24	1,2,3,4,5		13:40	MCO–SJO-HOU	B-737
SWA 122	A partir de su aprobación		1,2,3,4,5,7	19:05			
SWA 182		26-oct-24	1,2,3,4,5,7		9:00	HOU–SJO-MCO	B-737
SWA 122	A partir de su aprobación		6	12:15			
SWA 1203		26-oct-24	6		13:15	HOU-SJO-HOU	B-737
SWA 181	A partir de su aprobación		6	18:55			
SWA 182		26-oct-24	6		9:00	MCO-SJO-MCO	B-737
SWA 181	A partir de su aprobación		7	13:30			
SWA 1203		26-oct-24	7		14:30	MCO–SJO-HOU	B-737
SWA 501	27-oct-24		1,2,3,4,5,7	11:45			
SWA 1203		2-nov-24	1,2,3,4,5,7		12:40	MCO-SJO-HOU	B-737
SWA 112	27-oct-24		1,2,3,4,5,7	19:40			
SWA 502		2-nov-24	1,2,3,4,5,7		8:55	HOU-SJO-MCO	B-737
SWA 112	27-oct-24		6	11:15			
SWA 1990		2-nov-24	6		12:15	HOU–SJO-BWI	B-737
SWA 602	27-oct-24		6	11:35			
SWA 707		2-nov-24	6		12:30	BWI–SJO-DEN	B-737
SWA 501	27-oct-24		6	19:40			
SWA 502		2-nov-24	6		8:55	MCO–SJO-MCO	B-737
SWA 710	27-oct-24		6	12:45			
SWA 1203		2-nov-24	6		13:40	DEN–SJO-HOU	B-737

TECNICO DE AVIACION CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 61-2024

SWA 501	3-nov-24		1,2,3,4,5,7	12:45			
SWA 1203		06-ene-25	1,2,3,4,5,7		13:40	MCO–SJO-HOU	B-737
SWA 112	3-nov-24		1,2,3,4,5,7	20:40			
SWA 502		22-nov-24	1,2,3,4,5,7		9:55	HOU–SJO-MCO	B-737
SWA 112	3-nov-24		6	12:15			
SWA 1990		22-nov-24	6		13:15	HOU–SJO-BWI	B-737
SWA 602	3-nov-24		6	12:35			
SWA 707		06-ene-25	6		13:30	BWI–SJO-DEN	B-737
SWA 710	3-nov-24		6	13:45			
SWA 1203		22-nov-24	6		14:40	DEN–SJO-HOU	B-737
SWA 501	3-nov-24		6	20:40			
SWA 502		22-nov-24	6		9:55	MCO–SJO-MCO	B-737
SWA 112	23-nov-24		1,2,3,5,7	20:40			
SWA 502		30-nov-24	1,2,3,5,7		9:55	HOU–SJO-MCO	B-737
SWA 112	23-nov-24		4	19:10			
SWA 502		30-nov-24	4		9:55	HOU–SJO-MCO	B-737
SWA 112	23-nov-24		6	12:15			
SWA 1203		30-nov-24	6		13:15	HOU–SJO-HOU	B-737
SWA 710	23-nov-24		6	13:45			
SWA 1990		30-nov-24	6		14:40	DEN–SJO-BWI	B-737
SWA 501	23-nov-24		6	20;40			
SWA 502		30-nov-24	6		9:55	MCO–SJO-MCO	B-737
SWA 112	01-dic-24		1,2,3,4,5,7	20:40			
SWA 502		06-ene-25	1,2,3,4,5,7		9:55	HOU-SJO-MCO	B-737
SWA 112	01-dic-24		6	12:15			
SWA 1990		18-dic-24	6		13:15	HOU–SJO-BWI	B-737
SWA 501	01-dic-24		6	20:40			
SWA 502		18-dic-24	6		9:55	MCO–SJO-MCO	B-737
SWA 710	01-dic-24		6	13:45			
SWA 1203		18-dic-24	6		14:40	DEN–SJO-HOU	B-737
SWA 112	19-dic-24		6	12:15			
SWA 1203		06-ene-25	6		13:15	HOU–SJO-HOU	B-737
SWA 710	19-dic-24		6	13:45			
SWA 1990		06-ene-25	6		14:40	DEN–SJO-BWI	B-737
SWA 501	19-dic-24		6	20:40			
SWA 502		06-ene-25	6		9:55	MCO–SJO-MCO	B-737

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

ACTA No. 61-2024

3.- Archivar las notas con registro de Ventanilla Única VU-01506-2024-E, VU-01536-2024-E (CETAC-TC-2024-0451) y VU- 1627-2024-E, que se dejan sin efecto a solicitud de la compañía mediante escrito con registro de Ventanilla Única VU-02056-2024-E.

4.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. 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 Internacional Juan Santamaría, 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 o a la oficina de operaciones de CORIPORT, al teléfono 2666-9600, según corresponda.

5.- Notificar a la señora Mónica Murillo, apoderada especial, al correo monica.murillo@wnco.com. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2157-2024, del 31 de octubre del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-260-2024, del 30 de octubre del 2024, suscrito por los señores David Morales Espinoza de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S. A. (COPA) mediante el cual solicitó de manera extemporánea la modificación de itinerarios en los vuelos de carga exclusiva, efectivos a partir del 02 de noviembre del 2024 y hasta nuevo aviso, en la ruta regular Ciudad de Panamá, Panamá – La Habana, Cuba–San José, Costa Rica y viceversa, y en la ruta no regular Ciudad de Panamá, Panamá–Ciudad de Guatemala, Guatemala–San José, Costa Rica y viceversa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2157-2024 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-260-2024, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar a la compañía COPA S. A., la modificación de itinerario, en los servicios de transporte aéreo público regular internacional de carga exclusiva, según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA
CARGA EXCLUSIVA REGULAR

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Inicia	Termina				
CM8946	02-11-2024	Hasta Nuevo Aviso	6	-	-	PTY-HAV
CM8947				-	10:50	HAV-SJO
CM8947				12:00	-	SJO-PTY

Nota: La Compañía deberá operar con el equipo debidamente incorporado en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica.

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

ACTA No. 61-2024

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios antes mencionados. De producirse cancelaciones, adelantos o demoras por motivos de fuerza mayor, deben comunicarlas a la oficina de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos 2440-8257 o 2442-7131.

3.- Recordar a la Compañía que cualquier modificación en las frecuencias y horas de operación en la modalidad de los vuelos no regulares de su certificado de explotación, debe ser gestionada ante la Dirección General para su trámite correspondiente. Así mismo, cualquier gestión para conocimiento del CETAC, deberá presentarse con al menos 30 días de anticipación al inicio de las operaciones.

4.- Notifíquese al señor Roberto Esquivel, en condición de apoderado generalísimo de la compañía COPA, a los correos electrónicos resquivel@ollerabogados.com; jprado@ollerabogados.com; larredondo@ollerabogados.com. **ACUERDO FIRME**

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2166-2024, del 1 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-1202-2024, del 1 de noviembre del 2024, suscrito por los señores Luis Diego Diaz Hernández, asesora jurídico y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe sobre la segregación y donación del lote descrito en el Plano Catastrado número SJ-59064-2023, hacia la Comisión de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, según lo establecido en los artículos 1,2,3 y 4 de la ley número 10543 denominada *"Segregación y desafectación de un bien propiedad del Consejo Técnico de Aviación Civil, para que sea donado a la Comisión Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgos"*.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2166-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1202-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

1- Ratificar la segregación y donación del lote descrito en el Plano Catastrado número SJ-59064-2023, a favor de la Comisión de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, según lo establecido en los artículos 1,2,3 y 4 de la ley número 10543 denominada "Segregación y desafectación de un bien propiedad del Consejo Técnico de Aviación Civil, para que sea donado a la Comisión Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgos":

"ARTÍCULO 1- Segregación del bien

Se autoriza al Consejo Técnico de Aviación Civil, cédula de persona jurídica tres-cero cero siete — cero cuatro cinco cinco cinco uno (3-007-045551), para que segregue de la finca madre inscrita en el Registro de Bienes Inmuebles del Registro Nacional, bajo el sistema de folio real matrícula número uno — seis cinco tres ocho cuatro siete — cero cero cero (1-653847-000) y que se describe así: naturaleza: terreno destinado al Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, situado en el distrito noveno, Pavas; cantón primero, San José; provincia de San José, con los siguientes linderos: al norte río Torres, Caja Costarricense de Seguro Social, Junta de Protección Social de San José (Cementerio Metropolitano) Caja Costarricense de Seguro Social (Hospital Psiquiátrico),

Rosilu S.A., Donald Edward Gims, Vicitor Hugo Tinoco Solias, Dora Marina Lanzoni y otros; al este: Tajos Virilla S.A., Asociación Ciudadana de la Vivienda Popular y calle pública; al oeste: Mario Guardia Oreamuno, Quebrada Chapui; mide setecientos veintinueve mil diecisiete metros con setenta y cuatro decímetros cuadrados (729 017,74 m2), descrito por el plano catastrado número SJ-uno cinco cuatro seis dos dos tres — dos cero uno uno (SJ-1546223-2011), un terreno que será destinado a uso institucional y se describe así: situado en la provincia de San José, cantón San José, distrito Pavas. Sus linderos son: al norte con Consejo Técnico de Aviación Civil; al sur con calle pública; al este con Consejo Técnico de Aviación Civil y, al oeste, con Consejo Técnico de Aviación Civil, con dos frentes que sumados completan un total de cincuenta y nueve metros con cincuenta y un centímetros (59,51m). El terreno a segregar mide veintidós mil seiscientos cuarenta y seis metros cuadrados (22 646 m2), según el plano de catastro SJ- cinco nueve cero seis cuatro-dos cero dos tres (SJ-59064-2023).

El resto de la finca madre se la reserva el Consejo Técnico de Aviación Civil como propietario.

ARTÍCULO 2- Desafectación del bien segregado

Se desafecta del uso público de "Terreno Destinado al Aeropuerto Tobías Bolaños", únicamente la finca a segregar descrita en el artículo 1 de esta ley y que se ajusta al plano SJ- cinco nueve cero seis cuatro- dos cero dos tres (SJ-59064-2023).
El resto de la finca conserva su naturaleza.

ARTÍCULO 3- Autorización para donar el bien segregado

Se autoriza al Consejo Técnico de Aviación Civil, cédula de persona jurídica tres-cero cero siete – cero cuatro cinco cinco cinco uno (3-007-045551), para que done el terreno de su propiedad segregado y desafectado en los artículos 1 y 2 de esta ley, a la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, cédula de persona jurídica tres-cero cero siete – uno uno uno uno uno uno (3-007-111111).

ARTÍCULO 4- Destino del bien segregado

El inmueble donado será utilizado para albergar las instalaciones administrativas y operativas de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias".

2- Notificar al señor Alejandro Picado Eduarte, presidente de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), mediante los correos electrónicos gestionpresidencia@cne.go.cr, mpinedam@cne.go.cr, ajimenez@cne.go.cr y cnunez@cne.go.cr, para que continúe las gestiones correspondientes ante la Notaría del Estado y pueda disponer del terreno donado." **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2170-2024, del 5 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-1206-2024, del 1 de noviembre del 2024, suscrito por la señorea Marilaura González Trejos, asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe sobre la solicitud de criterio legal para aprobación y firma por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil del *"Memorándum de entendimiento entre La Comisión*

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

ACTA No. 61-2024

Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) para el Intercambio de Experiencias en temas aeroportuarios".

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2170-2024, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1206-2024, de la Unidad de Asesoría Jurídica:

- Devolver el documento denominado *"MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LA COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA (CEPA) Y EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL DE COSTA RICA (CETAC) PARA INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS EN TEMAS AEROPORTUARIOS"*, con observaciones para que sean analizadas por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. **ACUERDO FIRME**

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES: No hay

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

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

ACTA No. 61-2024

MAURICIO BATALLA OTAROLA

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

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

ACTA No. 61-2024

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 61-2024

Fecha: 05 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. 61-2024

IL. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- aprobación del acta de la sesión No. 59-2024

III. AUDIENCIA.

1.- Presentación remitida por la señora Ana Luisa Elizondo Salas, ingeniera de Lanamme Universidad de Costa Rica.

IV. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

1.- Informe relacionado con el proceso desalojo administrativo referente al permiso de uso en precario del hangar número 41, ubicado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, (AITBP).

2.- Informe relacionado con la invitación CLAC 1.5.3.57189 a la quincuagésima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/57) y la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES), a realizarse en la ciudad de Brasilia, Brasil, del 12 al 14 de noviembre de 2024.

3.- Informe relacionado con la actualización sobre la instrucción girada mediante el artículo 17 de la sesión ordinaria 55-2024, en relación con los tiempos de respuesta de la OACI en el "Proyecto de Actualización de la Ley General de Aviación Civil y el Desarrollo de una Nueva Política Nacional Aeronáutica para la DGAC".

A. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

A1.- Informe relacionado con la elevación audiencia pública y permiso provisional, solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía Líneas Aéreas Trans-Costa Rica sociedad anónima, para brindar los servicios bajo la modalidad de vuelos especiales de pasajeros (taxi aéreo) nacionales e internacionales con aeronaves de ala rotativa.

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

ACTA No. 61-2024

A2.- Informe final relacionado a la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Aerolínea del Caribe, Sociedad Anónima (Aercaribe), con la finalidad de brindar servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo en la ruta regular Bogotá -San José, -Ciudad de Panamá -Bogotá.

A3.- Informe relacionado con la suspensión de las rutas San José - San Salvador-Washington y San José, San Salvador-New York, operadas por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima.

A4.- Informe relacionado con la elevación audiencia pública y primer permiso provisional, referente a la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Delta Airlines Inc, para operar la Boston - Liberia y viceversa, en los servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular, pasajeros, carga y correo.

A5.- Informe relacionado con los comentarios y observaciones a los proyectos de ley expediente número 24.383, "REFORMA A LA LEY N.° 9960, CREACIÓN AGENCIA ESPACIAL COSTARRICENSE" y al texto base del expediente número 24.405, "DEROGATORIA DE LEY QUE CREA LA AGENCIA ESPACIAL COSTARRICENSE (AEC), LEY N° 9960 DEL 26 DE MARZO DE 2021".

A6.- Informe relacionado con los comentarios y observaciones al proyecto de ley expediente número 23.958, denominado "LEY DE DEFENSA DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS Y COLABORADORES EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES".

A7.- Informe relacionado con la elevación audiencia pública y primer permiso provisional, referente a la solicitud de ampliación de certificado de explotación de la compañía GOL Linhas Aéreas sociedad anónima, para brindar servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la modalidad de vuelos regulares y no regulares en la ruta Sao Paulo - San José - San Paulo.

A8.- Informe relacionado con el criterio legal sobre el informe técnico para la asignación del terreno por construir en uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

A9.- Informe relacionado con el finiquito referente a Licitación Pública 2022LN-000002-0006600001 "Mejoramiento del Puesto de Plataforma Ejecutiva en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós".

B. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

B1.- Informe relacionado con la aprobación y modificación de itinerarios de la compañía Aero República, que entra en vigor a partir del 25 de noviembre y hasta nuevo aviso.

B2.- Informe relacionado con la modificación de Itinerarios de la compañía Aerovías de México S.A. de C.V., a partir del 01 hasta el 30 de noviembre del 2024, presentados en forma extemporánea.

B3.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Spirit Airlines Inc, entre el 07 de noviembre al 03 de diciembre del 2024.

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

ACTA No. 61-2024

B4.- Informe relacionado con la aprobación de modificación de itinerarios de la compañía Vuela El Salvador S.A. de C.V., del 06 al 27 de noviembre del 2024.

B5.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Southwest Airlines Co, del 27 de octubre del 2024 al 29 de marzo del 2025, para operar en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y del 03 de octubre 2024 al 06 de enero 2025, para operar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

B6.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Copa Airlines de carga exclusiva, efectivos a partir del 02 de noviembre del 2024 y hasta nuevo aviso.

V. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 61-2024

Anexo N°. 2

No.161-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con treinta minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro.

Se conoce la solicitud de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), cédula de persona jurídica número 3-012-775191, representada por el señor José Antonio Giralt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo, con el objetivo de renovar el certificado de explotación de su representada para brindar los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo en la ruta regular Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG)

Resultandos

Primero: Que la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 164-2019 del 4 de setiembre de 2019, con una vigencia hasta el 4 de setiembre de 2024, el cual le permite operar brindar servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo en la ruta regular Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG), en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 1063-2024-E del 3 de junio del 2024, el señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado generalísimo de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, solicitó la renovación al certificado de explotación de su representada con objetivo de operar la ruta Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG), bajo los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo. Asimismo, el señor Giralt Fallas solicitó el otorgamiento de un permiso provisional de operación al amparo de lo indicado en el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, efectivo a partir del 5 de setiembre de 2024.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0658-2024 del 30 de mayo de 2024, los señores Paula Víquez Oviedo y Luis Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad, en lo que interesa, indicaron lo siguiente:

> *"En respuesta a su solicitud del Criterio Técnico por parte de Aeronavegabilidad, mediante el oficio DGAC-AJ-OF-0622-2024 con fecha del 04 de Junio, 2024, con respecto a la solicitud de Renovación del Certificado de Explotación de la compañía Aerolínea Del Caribe S.A, para brindar los servicios de transporten aéreo internacional regular y no regular y correo, para operar las rutas en operaciones regulares: BOG-SJO-PTY-BO.*
>
> *La unidad de aeronavegabilidad le informa que, Aerolíneas del Caribe se encuentra al día con las vigilancias y OpsSpecs actualizadas.*
>
> *Por lo qué, tampoco nos oponemos al permiso provisional solicitado a partir del 5 de Setiembre, 2024".*

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

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-170-2024 del 14 de agosto de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"1. Otorgar la renovación del certificado de explotación a la compañía Aerolínea del Caribe, Sociedad Anónima (Aercaribe), de acuerdo con el siguiente detalle:

- ***Tipo de servicio:*** *Transporte público aéreo regular y no regular internacional de carga exclusiva.*

- ***Ruta****: Bogotá, Colombia – San José, Costa Rica – Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG)*

- ***Flexibilidad operativa****: La aerolínea podrá aplicar flexibilidad operativa en las operaciones de transporte aéreo público no regular, para omitir puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista, por cuanto el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, sección "2.2.2 Servicios exclusivos de carga", punto b, lo señala.*

- ***Derechos de tráfico:*** *primera, segunda, tercer, cuarta y quinte libertad del aire.*

- ***Frecuencias:*** *No existe limitación de frecuencias, según lo señala el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, Sección "2.2 Capacidad y Derechos de Tráfico".*

- ***Equipo:*** *Aeronaves Boeing 737-476, 737-4K5 y 737-476, o cualquier otro que esté debidamente incorporado en las especificaciones y limitaciones de operador extranjero.*

- ***Vigencia:*** *Otorgar la renovación del certificado de explotación por el plazo que establezca el CETAC.*

1. *Autorizar a la compañía el registro de tarifas para sus operaciones, en dólares estadounidenses tal como se detalla a continuación:*

ORIGEN	DESTINO	PRECIO KG/VOL USD	MÍNIMO USD/KG	DUE CARRIER	DG/UN
BOG	SJO	0,75	150	25	100
SJO	PTY	0,60	100	25	100
SJO	BOG	0,90	95	25	100

**DG= Dangerous Goods (mercancías peligrosas catalogadas por la IATA).*
**UN= Identificación de las mercancías por Naciones Unidas.*
**Estas tarifas aplican para los vuelos de las operaciones regulares.*
**Para las operaciones no regulares, las tarifas que aplicarán serán las que se acuerden para cada caso según el contrato de fletamento respectivo.*

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

ACTA No. 61-2024

Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas o por la incorporación de nuevas habilitaciones o equipos debe ser presentado al CETAC para su aprobación y/o registro. (Artículo 162, Ley General de Aviación Civil).

***2.** Conceder a la Compañía un primer permiso provisional de operación, amparados al artículo 11, de la Ley General de Aviación Civil, efectivo a partir del 5 de setiembre del 2024, siempre y cuando se hayan cumplido los requisitos jurídicos y técnicos.*

***3.** Autorizar a la compañía Aerolínea del Caribe, Sociedad Anónima (Aercaribe), a operar los itinerarios en las operaciones regulares de carga y correo, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, tal como se detalla a continuación:*

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	*Vigencia*		*Frecuencia*	*ETA LT*	*ETD LT*	*Ruta*
	Del	*Al*				
ACL1156	*6/9/2024*	*29/10/2024*	*2,5*	*04:00*		*BOG-SJO-PTY-BOG*
ACL1159					*05:10*	
ACL1156	*1/11/2024*	*Hasta nuevo aviso*	*2,5*	*01:00*		*BOG-SJO-PTY-BOG*
ACL1159					*02:00*	

*Nota: **1)** La compañía 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 equipo B737 según el detalle y distribución antes mencionado, cualquier cambio en el equipo deberá ser coordinado con la suficiente anticipación ante la Dirección General. **2)** La vigencia de este itinerario está condicionada a los plazos otorgados en el permiso provisional autorizado o que en su defecto cuente con el certificado de explotación correspondiente".*

Quinto: Que mediante oficio DGAC-DSO-AVSECFAL-OF-0182-2024 del 28 de agosto de 2024, el señor Roy Vásquez Vásquez, jefe de la Unidad de AVSEC/FAL, en lo que interesa recomendó:

"Buenos días, referencia al oficio DGAC-AJ-OF-0622-2024, solicitando el criterio técnico, a la Unidad AVSEC/FAL, esta manifiesta que, el programa de seguridad de la aviación civil, de la empresa AerCaribe vence el 28 de agosto de 2026, de acuerdo con la carta de aprobación AVSEC- 012-2024, por lo anterior, cumple con el proceso de renovación al certificado de explotación (CEX) para brindar los servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular de carga y correo, para operar las rutas bajo el siguiente detalle; asimismo la empresa AerCaribe desea renovar las siguientes rutas:

Ruta en operaciones regulares: BOG-SJO-PTY-BOG

Esta Unidad no tiene inconveniente en que se eleve a audiencia pública la solicitud de la renovación del CEX y otorgar a la empresa AerCaribe, un permiso provisional en tanto se concluya el trámite de la emisión."

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

ACTA No. 61-2024

Sexto: Que mediante artículo octavo de la sesión ordinaria 46-2024 del 3 de setiembre de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

> *"I. De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil, elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe) cédula de persona jurídica número 3-012-775191, representada por el señor José Antonio Girarlt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo, con el objetivo de brindar los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo en la ruta regular Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG). Con derechos primera, segunda, tercer, cuarta y quinte libertad del aire. La aerolínea podrá aplicar flexibilidad operativa en las operaciones de transporte aéreo público no regular, para omitir puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista, por cuanto el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, sección "2.2.2 Servicios exclusivos de carga", punto b, lo señala. Asimismo, no existe limitación de frecuencias, según lo señala el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, Sección "2.2 Capacidad y Derechos de Tráfico".*
>
> *2. De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-0658-2024 del 30 de mayo de 2024, y DGAC-DSO-TA-170-2024 del 14 de agosto de 2024, emitidos por las Unidades de Aeronavegabilidad y Transporte Aéreo; otorgar a la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (AERCARIBE), el primer permiso provisional de operación por un período de tres meses, efectivo a partir del 5 de setiembre de 2024, para que puedan operar la ruta referida. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación para operar los servicios referido, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".*

Sétimo: Que en La Gaceta número 179 del 26 de setiembre de 2024, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud renovación al certificado de explotación de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, para brindar los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo. La audiencia pública se celebró a las 09:30 horas del 21 de octubre de 2024, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Octavo: Que mediante constancia de no saldo número 588-2024 del 23 de octubre de 2024, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), cédula de persona jurídica número 3-012-775191, se encuentra al día con sus obligaciones.

Noveno: Que mediante escrito registrado con el consecutio de ventanilla única número VU-2043-2024 del 24 de octubre de 2024, el señor José Antonio Giralt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), solicitó que el plazo de la renovación al certificado de explotación sea otorgado por 5 años.

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

ACTA No. 61-2024

Considerando

I. Sobre los hechos

Que para efectos del dictado de esta resolución se tienen por ciertos los resultandos anteriores por constar así en el expediente administrativo que al efecto lleva la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), con el objetivo de renovar el certificado de explotación para brindar los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo en la ruta regular Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG). Asimismo, el otorgamiento de un permiso provisional, efectivo a partir del 5 de setiembre de 2024, fecha posterior al vencimiento de dicho certificado.

1. Que el fundamento legal que rige el presente acto se encuentra en el inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, el cual prescribe que es una atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil, el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación.

Asimismo, el artículo 143 de la Ley General de Aviación Civil señala que para explotar cualquier servicio aéreo, se requiere un certificado de explotación que otorgará el Consejo de Aviación Civil y será aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales y en forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramitará el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual se demostrará la idoneidad técnica para prestar el servicio.

En esta misma línea de ideas, el numeral 144 de la Ley General de Aviación Civil reza en lo que nos ocupa:

> *"Artículo 144.-*
> *El certificado* operativo *tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y demostrará que el operador cuenta con la organización adecuada, el método de* control, *la supervisión de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación".*

Asimismo, el artículo 175 de la Ley General de Aviación Civil señala lo siguiente:

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

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

ACTA No. 61-2024

Lo anterior, también en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-MOPT del 24 de octubre de 2013, y la normativa técnica específica que no se entra a valorar en este informe.

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de OACI y demás convenios internacionales de aviación civil aplicables, se determinó que la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles renovación al certificado de explotación para operar la ruta regular: San José, Costa Rica (SJO) - Guadalajara, México (GDL) y viceversa, regular Bogotá, Colombia -San José, Costa Rica-Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG).

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud renovación al certificado de explotación de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aero Caribe), para brindar los servicios de transporte aéreo en la modalidad de vuelos regulares y no regulares internacionales de carga y correo, se llevó a las 09:30 horas del 21 de octubre de 2024, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), cédula de persona jurídica número 3-012-775191, representada por el señor José Antonio Girarlt Fallas, en calidad de apoderado generalísimo, renovación del certificado de explotación, bajo los siguientes detalles:

Tipo de servicio: Transporte público aéreo regular y no regular internacional de carga exclusiva.

Ruta: Bogotá, Colombia – San José, Costa Rica – Ciudad de Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia (BOG-SJO-PTY-BOG)

Flexibilidad operativa: La aerolínea podrá aplicar flexibilidad operativa en las operaciones de transporte aéreo público no regular, para omitir puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista, por cuanto el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, sección "2.2.2 Servicios exclusivos de carga", punto b, lo señala.

Derechos de tráfico: primera, segunda, tercer, cuarta y quinte libertad del aire.

Frecuencias: No existe limitación de frecuencias, según lo señala el Memorando de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y la República de Costa Rica, Sección "2.2 Capacidad y Derechos de Tráfico".

Equipo: Aeronaves Boeing 737-476, 737-4K5 y 737-476, o cualquier otro que esté debidamente incorporado en las especificaciones y limitaciones de operador extranjero.

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

ACTA No. 61-2024

Itinerarios: Los itinerarios de los servicios deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 175 y 176 de la Ley General de Aviación Civil.

Tarifas: Las tarifas con que opere la compañía deberán encontrarse debidamente aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en los artículos 162 al 164 de la Ley General de Aviación Civil.

2. Vigencia: De acuerdo con solicitud expresa de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima (Aercaribe), otorgar la renovación del certificado de explotación por el plazo de 5 años, contados a partir de su expedición.

3. De conformidad con el artículo 148 inciso e) de la Ley General de Aviación Civil, Registrar la información para la comercialización del servicio según se detalla:

e) Las oficinas centrales se encuentran ubicadas en Bogotá, Colombia, Av. El Dorado #103-08 Entrada 1 – Interior 187.
f) Teléfonos de contacto y servicio al cliente: (+57) 323-210 9332 PBX: (601) 413 8211 Ext. 130
g) Correo electrónico: customerservicebog@aercaribecargo.com
h) Página web: aercaribe.com

4. Consideraciones técnicas: La compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe), deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de mantenimiento, acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación, además se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

5. Cumplimiento de las leyes: La compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe), se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

6. Otras obligaciones: La Compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, (Aercaribe), deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá ***rendir una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT del 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 del 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 del 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

Además, deberá presentar mensualmente a la Dirección General de Aviación Civil, un informe detallando las horas de vuelo, kilómetros volados, carga transportada y demás datos estadísticos.

Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones en las citadas rutas, según lo señalado en el artículo 153 de la Ley General de Aviación Civil; asimismo, deberá garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad del servicio concesionado, so pena de cancelar las concesiones, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13, 14 y 15 de la citada ley. Además, deberá suscribir y mantener vigente durante su concesión los contratos de seguros.

Finalmente, se le advierta a la compañía la concesionaria, sobre el compromiso de pagar las tarifas aeronáuticas existentes, para lo cual, deberá coordinar con el Gestor Interesado, cuando la referida explotación corresponda a derechos de explotación comercial, debiendo la concesionaria cumplir con las disposiciones del Contrato de Gestión Interesada y demás requisitos que los administradores aeroportuarios requieran. Asimismo, se le advierte que dicho certificado de explotación se otorga sin perjuicio de los convenios que deba suscribir como beneficiario de esta, con los concesionarios aeroportuarios, para cualquier servicio que deba brindarse en las áreas concesionadas.

Para la expedición de la presente resolución se han seguido todas las disposiciones de ley.

Remítase al Poder Ejecutivo para su aprobación.

6. Notifíquese al señor José Antonio Giralt Fallas, apoderado generalísimo de la compañía Aerolínea del Caribe sociedad anónima, por medio del correo electrónico jgiralt@giraltlex.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta e inscríbase en el Registro Aeronáutico Costarricense. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad, AVSECFAL, Financiero, Registro Aeronáutico y Asesoría Jurídica.

Mauricio Batalla Otárola
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 61-2024

Anexo N°3

No.162-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con treinta minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro.

Se conoce la solicitud del señor José Eduardo Castillo Rovirosa, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, para la suspensión de las rutas San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso) y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos (SJO-SAL-IAD), efectivas a partir de su aprobación y hasta el 26 de diciembre de 2024 y 3 de enero 2025, respectivamente.

Resultandos

Primero: Que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima cuenta con un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 222-2021 del 20 de diciembre de 2021, con una vigencia hasta el 20 de diciembre de 2036, el cual le permite operar vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo en las siguientes rutas:

1. San José, Costa Rica – Cancún y viceversa.
2. San José, Costa Rica – Ciudad de México y viceversa.
3. San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa.
4. San José, Costa Rica-San Salvador, El Salvador y/o - Nueva York, Estados Unidos y viceversa.
5. San José, Costa Rica –San Salvador, El Salvador y/o - Loudoun, Virginia, Estados Unidos viceversa.
6. San José, Costa Rica–Guatemala y/o – México y viceversa.
7. San José, Costa Rica–San Salvador, El Salvador y/o - Ciudad de Guatemala y/o - Los Ángeles, Estados Unidos y viceversa.
8. San José, Costa Rica- Bogotá, Colombia y viceversa.
9. San José, Costa Rica-Medellín, Colombia y viceversa.
10. San José, Costa Rica-Lima, Perú-San José, Costa Rica.
11. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o New York.
12. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Miami.
13. San José- y/o Guatemala- y/o Los Ángeles
14. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Oakland.
15. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o San Francisco.
16. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Chicago.
17. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Dallas.
18. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Phoenix.
19. San José- y/o Managua-y/o Salvador- y/o San Pedro Sula-y/o Tegucigalpa-y/o Guatemala- y/o Orlando.
20. San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o Miami.
21. San José- y/o Panamá- y/o República Dominicana- y/o New York.

Segundo: Que mediante escrito registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-1847-2024 y VU-1849, ambos del 26 de setiembre de 2024, el señor José Eduardo Castillo Rovirosa, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, solicito al Consejo Técnico de Aviación Civil, suspensión de las rutas: San José, Costa Rica-Salvador, El Salvador-Nueva York, Estados Unidos y viceversa (SJO-SAL-JFK

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

ACTA No. 61-2024

y viceversa), efectiva partir del el 26 de setiembre al 26 diciembre de 2024, y San José, Costa Rica-Salvador, El Salvador-Washington, Estados Unidos y viceversa (SJO-SAL-IAD y viceversa), efectiva a partir del 3 de octubre de 2024 al 3 de enero de 2025.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-234-2024 del 23 de octubre de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

> *"1. Autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación S.A., San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-IAD y regreso) a partir de su aprobación y hasta el 03 de enero del 2025 y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso) a partir de la aprobación y hasta del 26 de diciembre del 2024.*
>
> *2. Informar y/o solicitar criterio de la suspensión a otras Unidades Técnicas que tengan competencia en esta gestión.*
>
> *3. Indicar a la Compañía que estas gestiones deben presentar con al menos 10 días hábiles de anticipación".*

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 505-2204 del 7 de octubre de 2024, la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 25 de octubre de 2024, se constató que dicha compañía se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

II. Fondo del asunto

El objeto del presente acto versa la solicitud la solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, para la suspensión de las rutas: San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso) y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos (SJO-SAL-IAD).

El fundamento legal para la suspensión de vuelos lo establece los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), los cuales literalmente señalan:

> ***"Artículo 157****.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada (...)".*
>
> ***Artículo 173.-*** *Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

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

ACTA No. 61-2024

Ahora bien, con respecto al plazo de suspensión solicitado por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, se tiene que, en el caso de la ruta San José, Costa Rica-Salvador, El Salvador-Nueva York, Estados Unidos y viceversa (SJO-SAL-JFK y viceversa), es efectiva partir del el 26 de setiembre y en lo que respecto a San José, Costa Rica-Salvador, El Salvador-Washington, Estados Unidos y viceversa (SJO-SAL-IAD y viceversa), es efectiva a partir del 3 de octubre de 2024; sin embargo, los escritos VU-1847-2024 y VU-1849, ambos, mediante los cuales se realizó la gestión de dichas suspensiones, se presentaron en la ventanilla única de esta Dirección General el 26 de setiembre de 2024, siendo que fueron presentados fuera del plazo establecido para tales efectos, sea el propio día de efectividad de una de las rutas y cuatro días hábiles previos a la efectividad de la segunda ruta.

Por lo anterior, ambas suspensiones, se deben de autorizar a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil, en virtud que no existen motivos para que se apruebe de forma retroactiva.

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-234-2024 del 23 de octubre de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo, recomendó autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima; de las rutas: San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-IAD y regreso) efectiva a partir de su aprobación y hasta el 3 de enero de 2025 y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso)efectiva a partir de la aprobación y hasta del 26 de diciembre del 2024.

En otro orden de ideas mediante constancia de no saldo número 505-2204 del 7 de octubre de 2024 la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 25 de octubre, se constató que dicha compañía, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

Que para efectos del dictado de esta resolución se tienen por ciertos los resultandos anteriores por constar así en el expediente administrativo que al efecto lleva la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto versa la solicitud la solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, para la suspensión de las rutas: San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso) y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos (SJO-SAL-IAD).

El fundamento legal para la suspensión de vuelos lo establece los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), los cuales literalmente señalan:

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

ACTA No. 61-2024

> *"**Artículo 157**.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada (...)".*
>
> ***Artículo 173.-** Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".*

Ahora bien, con respecto al plazo de suspensión solicitado por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, se tiene que, en el caso de la ruta San José, Costa Rica-Salvador, El Salvador-Nueva York, Estados Unidos y viceversa (SJO-SAL-JFK y viceversa), es efectiva partir del el 26 de setiembre y en lo que respecto a San José, Costa Rica-Salvador, El Salvador-Washington, Estados Unidos y viceversa (SJO-SAL-IAD y viceversa), es efectiva a partir del 3 de octubre de 2024; sin embargo, los escritos VU-1847-2024 y VU-1849, ambos, mediante los cuales se realizó la gestión de dichas suspensiones, se presentaron en la ventanilla única de esta Dirección General el 26 de setiembre de 2024, siendo que fueron presentados fuera del plazo establecido para tales efectos, sea el propio día de efectividad de una de las rutas y cuatro días hábiles previos a la efectividad de la segunda ruta.

Por lo anterior, ambas suspensiones, se deben de autorizar a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil, en virtud que no existen motivos para que se apruebe de forma retroactiva.

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-234-2024 del 23 de octubre de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo, recomendó autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima; de las rutas: San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-IAD y regreso) efectiva a partir de su aprobación y hasta el 3 de enero de 2025 y San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso)efectiva a partir de la aprobación y hasta del 26 de diciembre del 2024.

En otro orden de ideas mediante constancia de no saldo número 505-2204 del 7 de octubre de 2024 la Unidad de Recursos Financieros hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo en consulta realizada a la Caja Costarricense de Seguro Social, el 25 de octubre, se constató que dicha compañía, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (FODESAF), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) De conformidad con los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, y oficio número DGAC-DSO-TA-OF-234-2024 del 23 de octubre de 2024, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-696997, representada por el señor José Eduardo Castillo Rovirosa, la suspensión temporal de las rutas:

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

ACTA No. 61-2024

- San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-Washington, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-IAD y regreso), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 3 de enero de 2025.

- San José, Costa Rica-El Salvador, San Salvador-New York, Estados Unidos y regreso (SJO-SAL-JFK y regreso), efectiva a partir de su aprobación y hasta del 26 de diciembre de 2024.

2) Recordar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima que para el reinicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.

3) Hacer un llamado de atención a la compañía, para que tipo de gestiones sean presentadas con la debida antelación al plazo de efectividad.

4) Notifíquese al señor José Eduardo Castillo Rovirosa, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos ernesto.gutierrez@volaris.com, jorge.castillo@volaris.com y jensie.bolanos@volaris.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

Mauricio Batalla Otárola
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 61-2024

Anexo N°. 4

No.163-2024. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro.

Se conoce criterio legal sobre informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS)

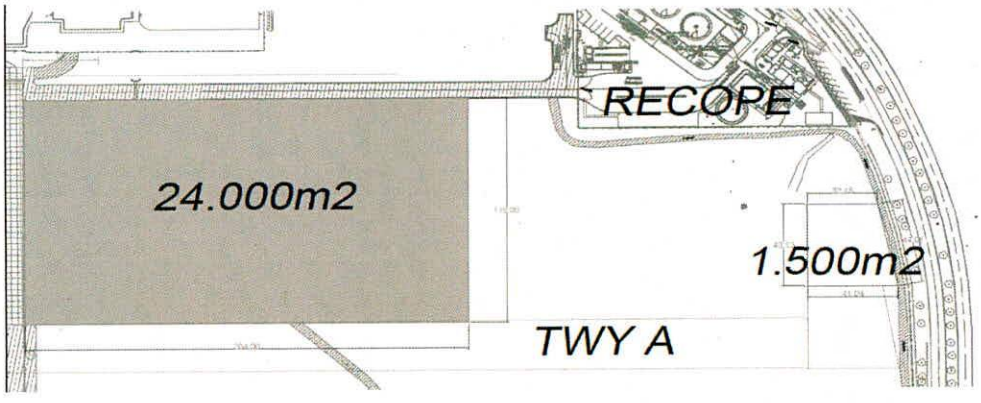
Resultando

Primero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0286-2024 del 8 de agosto de 2024, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, rindieron *"Informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ, para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)"*, en el cual se recomendó lo siguiente:

"(...)

*El Departamento de Aeropuertos procede con la emisión del criterio para una nueva asignación de permiso de uso en precario en el AIDOQ, con un área de **24.000 m2** para plataforma y un área de **1.500m2** para construir Terminal privada (FBO), ubicados al este de la posición 1. La compañía GAFS debe respetar los 50mts de radio de retiro de los tanques de RECOPE (croquis adjunto).*

Fuente:



Lo anterior encuentra también sustento en el proyecto que ha sido presentado y del cual se adjunta copia en carpeta adjunta, en el que se pretende realizar una plataforma para aviación general y una terminal para la atención de clientes de alto nivel adquisitivo, para lo cual se pretender brindar un servicio diferenciado, todo bajo el concepto de financiamiento privado. Se aclara que para efectos constructivos, el privado deberá ajustarse a las especificaciones técnicas que le proporcione la Unidad de Infraestructura.

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

ACTA No. 61-2024

Es importante mencionar también que lo que se brinda es un criterio favorable para la asignación del espacio bajo la figura de permiso de uso en precario, tomando en consideración el desarrollo que representa para el aeropuerto, no obstante, se trata de un proyecto de riesgo para el privado, no siendo la Administración responsable del riesgo de demanda ni ningún otro relacionado con el proyecto, brindando únicamente el permiso de uso para el desarrollo del proyecto. En adición, se integrará esta iniciativa de desarrollo privado en el análisis integral del plan maestro a realizarse en el aeropuerto.

Al respecto, se recomienda que para efectos de sostenibilidad financiera del proyecto y tomando en consideración que el financiamiento sería totalmente aportado por el privado, se brinde dicho permiso por la vigencia del certificado de explotación.

Actualmente, la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT S.A posee un Certificado de Operador aéreo ***CO-DE-AT-012*** *con una vigencia hasta el 7 marzo del año 2039, para brindar Servicios especializados de aeródromo en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle:*

- *Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C),*
- *Servicios al pasajero y equipaje (subparte E)*
- *Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F). Para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas.*

En caso de ceder los espacios a la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT S.A, esta deberá comprometerse a construir los espacios asignados y presentar los planos constructivos a la dirección electrónica ventanillaunica@dgac.go.cr, en forma digital o física en la sede central oficinas centrales de la DGAC en la ventanilla única, para obtener el aval por parte la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y el Departamento de Aeropuertos para posteriormente realizar los trámites de permisos de construcción en las diferentes instituciones que compete y presentarlos nuevamente ya con los visados respectivos.

Por lo tanto, es que se le solicita emitir recomendación al CETAC para que dichos espacios sean asignados a la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT S.A, con cédula de personería jurídica número 3-101-696606, razón por la cual no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación y que la misma se encuentra al día con la Administración y las Instituciones Públicas, restando analizar la vialidad legal que la actividad a desarrollar es de uso CO-DE-AT-012 para Servicios especializados en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, con una vigencia igual al certificado de explotación hasta el (7 marzo del año 2039) a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".

(El subrayado es nuestro)

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0292-2024 del 12 agosto de 2024, las señoras Beer Rojas y Jiménez Cascante, en su condición antes citada, emitieron *"Ampliación a informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)",* en el citado oficio se indicó, textualmente, lo siguiente:

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

ACTA No. 61-2024

*"Como ampliación al oficio **DGAC-DA-OF-0286-2024,** nos estamos enterando por una revisión del contrato de concesión, de la existencia de las siguientes cláusulas:*

3.1 Obligaciones y Derechos Generales de la Administración
3.1.1 Obligaciones generales

9. Asegurar y garantizar que durante el plazo del presente Contrato de Concesión no existirán otras instalaciones. que compitan con el AIDO para la llegada y salida de pasajeros internacionales en la Provincia de Guanacaste.

10. Asegurar y garantizar que durante el plazo de la concesión. dentro de las instalaciones del AIDO no operará otra terminal para el manejo de pasajeros domésticos e internacionales.

Lo anterior, a fin de que esa Asesoría Legal pueda realizar una revisión legal integral, a fin de que se valore si la solicitud planteada en el oficio de la referencia se enmarca dentro de estas obligaciones, que de serlo, incidiría en el trámite de la solicitud planteada por el tercero y no procedería, o si por el contrario, al estar el lado aire fuera del objeto de la concesión y al ser una inversión en ese sector, el cual está tutelado por el CETAC, aplicaría dicha restricción".

Tercero: Que mediante escrito del 28 de agosto de 2024, el señor José Daniel Peña Chacón, representante legal de la compañía GA Flight Support sociedad anónima, dirigido a los señores Marcos Castillo Masis, director general de Aviación Civil, Luis Miranda Muñoz, subdirector de Aviación Civil, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, Silvia Jiménez Cascante, jefa del Departamento de Aeropuertos, y Debby Beer, encargada de Asignación de Espacios, mencionó los "*Argumentos a favor del Proyecto de G.A. Flight Support para brindar servicios en el AIDOQ de Terminal de Aviación General, Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma (Inexistencia de limitación por razones de exclusividad del concesionario de la Terminal de Pasajeros de Aviación Comercial)",* en el citado oficio se indicó, textualmente y para lo que interesa, lo siguiente:

"(...)

I. CONCLUSIONES: (pagina2)

1. El contrato de Concesión excluyó de los servicios a concesionar los relacionados con la Aviación General. Por tal motivo, la Administración Aeronáutica está facultada para conceder autorizaciones que permitan la operación de actividades en materia de Aviación General a sujetos distintos al concesionario del AIDOQ.

2. Por disposición legal, Coriport no puede explotar ningún servicio que no haya sido expresamente determinado en el Contrato de Concesión.

3. El derecho y deber de explotación del concesionario lo es sobre "la obra construida", en este caso, la Terminal de Pasajeros comerciales del AIDOQ.

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

ACTA No. 61-2024

4. Es ilícito aplicar una cláusula de exclusividad sobre una actividad no concesionada que no ha sido explotada por el Concesionario.

(...)

***PETITORIA**: (página 20)*

Solicitamos atentamente, que se confirme que la Cláusula de Exclusividad prevista en el Contrato de Concesión no incluye los servicios relacionados con Aviación General, por lo que no existe ninguna prohibición o limitación de otorgar a mi representada la ampliación del certificado de explotación para incluir las habilitaciones de Parqueo de Aeronaves en Plataforma y Hangaraje, y al mismo tiempo, se continúe con las gestiones relativas a la asignación de áreas para el desarrollo de las actividades solicitadas (Terminal de Aviación General, Parqueo de Aeronaves en Plataforma y Hangaraje) dentro de los espacios del AIDOQ administradas directamente por DGAC.

De parte de mi representada nos mantenemos a disposición de la DGAC para ampliar o aportar la información adicional que se requiera. Asimismo, reiteramos nuestro interés de iniciar el proceso de ampliación del certificado de explotación y de asistir a la reunión de Fase 1 tan pronto sea agendada por la DGAC.

(...)".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0953-2024 del 30 de agosto de 2024, esta Asesoría Jurídica solicitó al señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general interino del Órgano de Control, Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, emitir pronunciamiento sobre la solicitud de *"asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)".*

Quinto: Que mediante oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024 del 6 de setiembre de 2024, el señor Garbanzo Arguedas, en su condición antes citada, atendió lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-0953-2024 citado, en el que textualmente concluyó lo siguiente:

"(...)

V.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A partir del análisis realizado al efecto se arriban a las siguientes conclusiones:

1. El AIDOQ es un bien de dominio público, esto por aplicación del artículo 121 constitucional.

2. El AIDOQ solo puede ser explotado por privados bajo la figura del certificado de explotación o permiso de uso.

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

ACTA No. 61-2024

3. En el "Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas" la administración se obligó a garantizar que dentro de las instalaciones del AIDOQ no operará otra terminal para el manejo de pasajeros domésticos e internacionales.

4. En el "Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas" la administración se obligó a garantizar que no existirán otras instalaciones para la llegada y salida de pasajeros internacionales.

5. Coriport S.A. posee el derecho exclusivo para operar todo el tráfico de pasajeros internacional y doméstico en el AIDOQ.

6. La explotación, bajo la figura de la concesión, de nuevas instalaciones que compitan con el AIDOQ resulta viable desde el punto de vista contractual, en tanto ello no afecta en modo alguno los ingresos que se le han asegurado a la concesionaria en el capítulo 8 del contrato de concesión.

7. Corresponde a la DGAC evaluar técnicamente si, vistos los términos en que operaría el proyecto planteado por la empresa planteada por G.A. FLIGHT SUPPORT S.A., se daría o no la referida afectación financiera a la concesionaria.

8. Conviene dar audiencia a la concesionaria de la solicitud de ampliación de certificación de explotación planteada por G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. a efecto de que manifieste lo que tenga a bien en lo que a su situación jurídico-administrativa se refiere, así como también en tanto conforme al contrato tiene a su cargo obligaciones de asesoría técnica al CETAC/DGAC".

Sexto: Que en virtud de la recomendación girada por Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en el oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024 citado, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0984-2024 del 9 de setiembre de 2024, esta Asesoría Jurídica solicitó al señor Cesar Jaramillo Gallego, gerente general de la compañía Coriport sociedad anónima, Concesionario del contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, emitir pronunciamiento sobre la solicitud de *"asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)".*

Sétimo: Que mediante oficio del 16 de setiembre de 2024, el señor Julio Enrique Zelaya Rodríguez, apoderado especial administrativo de la compañía Coriport sociedad anónima, según poder especial administrativo adjunto, atendió lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-0984-2024 citado, en el que textualmente concluyó lo siguiente:

"(...)

En virtud de los criterios de legalidad antes expuestos, respetuosamente solicito:

(i) Se rechace por completo la supuesta Solicitud de GAFS por no tener justificación

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

ACTA No. 61-2024

jurídica y viabilidad legal, financiera y técnica, y por ser contraria a las normas que rigen la contratación administrativa y al Contrato de Concesión.

(ii) Se desista por parte de la Administración Concedente de atender solicitudes de terceros para construir y explotar una Terminal de Aviación General que sean contrarias a las normas que rigen la contratación administrativa y al Contrato de Concesión vigente con Coriport.

(iii) En caso de duda de lo aquí expuesto se recomienda hacer la respectiva consulta previa a la Contraloría General de la República y a la Procuraduría General de la República.

Coriport deja en claro que recurrirá a todos los medios que le estén a su alcance para defender sus derechos que le fueron concedidos mediante el Contrato de Concesión".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1027-2024 del 20 de setiembre de 2024, esta Asesoría Jurídica solicitó al señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros del Departamento Financiero Administrativo, emitir criterio técnico sobre lo siguiente:

"(...)

1. Evaluar desde el punto de vista técnico y financiero si, vistos los términos en que se pretende operar los servicios de hangaraje por parte de la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT sociedad anónima y de acuerdo a las cláusulas del contrato de concesión, se ocasionaría alguna afectación a los ingresos que contractualmente le corresponde percibir a la concesionaria Coriport sociedad anónima.

2. Elaborar un estudio técnico y de evaluación del modelo financiero de la solicitud de empresa G.A. FLIGHT SUPPORT sociedad anónima.

3. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de la evaluación del modelo de coparticipación o canon.

***4.** Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de las afectaciones a la operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y de las autoridades de gobierno competentes.*

5. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de demanda de pasajeros de aviación general y posible afectación de la aviación comercial.

6. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de los estándares y niveles de calidad de servicio al pasajero.

7. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero del modelo de fiscalización, y quién lo paga?".

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1028-2024 del 20 de setiembre de 2024, esta Asesoría Jurídica solicitó al señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general interino del Órgano de Control,

Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, emitir criterio técnico sobre lo siguiente:

"(...)

1. Evaluar desde el punto de vista técnico y financiero si, vistos los términos en que se pretende operar los servicios de hangaraje por parte de la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT sociedad anónima y de acuerdo a las cláusulas del contrato de concesión, se ocasionaría alguna afectación a los ingresos que contractualmente le corresponde percibir a la concesionaria Coriport sociedad anónima.

2. Elaborar un estudio técnico y de evaluación del modelo financiero de la solicitud de empresa G.A. FLIGHT SUPPORT sociedad anónima

3. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de la evaluación del modelo de coparticipación o canon.

4. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de las afectaciones a la operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y de las autoridades de gobierno competentes.

5. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de demanda de pasajeros de aviación general y posible afectación de la aviación comercial.

6. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero de los estándares y niveles de calidad de servicio al pasajero.

7. Elaborar un estudio técnico desde el punto de vista financiero del modelo de fiscalización, y quién lo paga?".

Décimo: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-OF-057-2024 del 30 de setiembre de 2024, el señor Romero Méndez, en su condición antes citada, en atención al oficio número DGAC-AJ-OF-1027-2024 citado, indicó lo siguiente:

"En respuesta a lo solicitado mediante oficio N° DGAC-AJ-OF-1027-2024 me permito indicar que según comprobación de información lo solicitado en dicho oficio le corresponde al solicitante, en este caso a FLIGHT SUPPORT sociedad anónima aportar todos esos estudios para que la administración tome una resolución del caso".

Undécimo: Que mediante oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0216-2024 del 30 de setiembre de 2024, el señor Garbanzo Arguedas, en su condición antes citada, en atención al oficio número DGAC-AJ-OF-1028-2024 citado, comunicó lo siguiente:

"(...)

Dicho todo lo anterior, nos referimos a lo solicitado a este Órgano de Control:

Con relación al primer punto, debemos indicar que, como se señaló en la conclusión número siete del oficio de respuesta, la determinación de si la operación de la empresa G.A: FLIGHT SUPPORT en los términos que plantea su solicitud, ocasiona o no una afectación financiera a la concesionaria. Debemos indicar que, a priori, en tanto los pasajeros atendidos por la empresa interesada hagan uso de la terminal, el Concesionario percibiría el canon por convenido, de modo que no se le afectaría financieramente. Corresponde a la DGAC determinar si, efectivamente, los pasajeros atendidos por la interesada harían uso de la terminal.

En cuanto a la evaluación del modelo financiero que se dice aportó la empresa, debemos indicar que no es competencia del Órgano de Control llevar a cabo dicho estudio, toda vez que se trataría de una actividad ajena al área concesionada, tal y como se ha expuesto arriba.

3. En cuanto a la evaluación del modelo de coparticipación o canon, como en el caso anterior, no se trata de un aspecto de la competencia del Órgano de Control por las mismas razones apuntadas.

4. En cuanto al estudio técnico de "las afectaciones a la operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y de las autoridades de gobierno competentes", por tratarse de un proyecto ajeno al área concesionada, no es competencia de este Órgano llevar a cabo ese estudio.

5. Con relación al "estudio técnico desde el punto de vista financiero de demanda de pasajeros de aviación general y posible afectación de la aviación comercial", además de que no queda claro el alcance del estudio, debemos indicar que no está en capacidad este Órgano de Control de llevar a cabo estudios de demanda de pasajeros. De hecho, en este momento se elabora un estudio de demanda de pasajeros del AIDOQ como parte de la consultoría contratada para elaborar un Plan Maestro del referido aeropuerto.

6. Con relación al estudio "financiero de los estándares y niveles de calidad de servicio al pasajero", debe indicarse que en dicha materia no inciden aspectos financieros. En todo caso, si lo solicitado se refiere a los aplicables a la actividad de la interesada, no se trata de materia de competencia de este Órgano de Control. En lo que a la competencia de este Órgano de Control se refiere, es decir, el área concesionada, debe indicarse que los estándares o niveles de calidad del servicio al pasajero se refiere, el contrato de concesión posee sus propias reglas y a estas les referimos a la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, que a su vez refiere al Anexo 9 de la OACI-Facilitación.

7. Finalmente, tampoco estamos en posibilidad de llevar a cabo un estudio técnico financiero del modelo de fiscalización, entendemos, que aplicaría en el proyecto propuesto por la empresa G.A: FLIGHT SUPPORT toda vez que, como se ha dicho, la competencia del Órgano de Control se reduce a actividades del concesionario en el área concesionada.

Finalmente, Coriport señala que el "informe técnico carece de motivación porque la recomendación no se fundamenta, ni tampoco se aportan los siguientes estudios técnicos", aspectos, que como se indicó, no podríamos referirnos por no ser competencia de este Órgano

de Control dado que se trata de una petición de un tercero ajeno a la relación contractual y referida a áreas no concesionadas. Como se indicó, se trata de una solicitud de ampliación del alcance de un certificado de explotación de un espacio que no es parte de la concesión, de modo que corresponde a la Autoridad Aeronáutica determinar si los estudios que se estiman debían ser presentados por el interesado, son o no exigibles y de ser así, evaluarlos la Administración.

En cuanto a la afirmación del concesionario de que lo solicitado es contrario a las normas que rigen la contratación administrativa y al Contrato de Concesión, debe indicarse que no aporta ningún criterio técnico o fundamento contractual que respalde la posible afectación, de modo que se reitera lo dictaminado oportunamente.

Como se indicó, se considera que de darse esa ***concesión*** *por parte de la administración y en caso de hacer los pasajeros uso de esta Terminal de Aviación General, lo que corresponde es que el concesionario perciba los ingresos que por contrato le competen conforme a la Clausula 8.6*

Por tanto, se reitera a la Asesoría Legal de la D.G.A.C lo señalado en el oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024 del 6 de septiembre de 2024".

(la negrita es nuestra)

Considerando

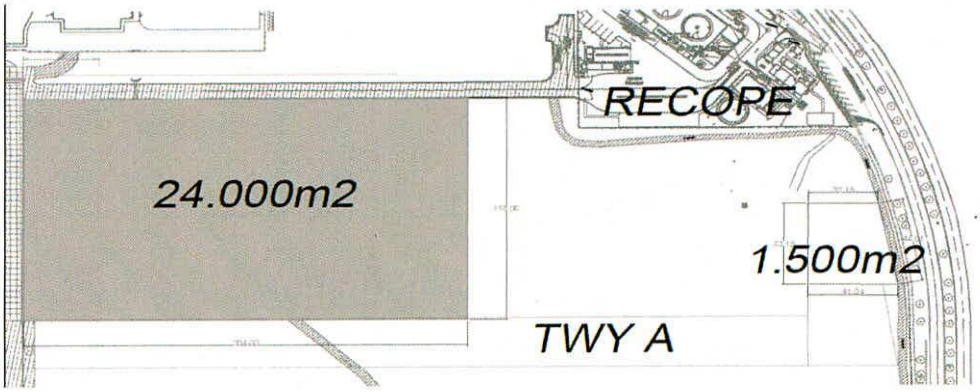
II. Sobre la normativa legal.

La emisión del presente criterio legal se origina con el oficio número DGAC-DA-OF-0286-2024 del 8 de agosto de 2024, emitido por las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, mediante el cual, rindieron el *"Informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)"*, en cuanto a la solicitud para el otorgamiento de un permiso de uso en precario en esa terminal aérea, en el citado oficio, el Departamento de Aeropuertos recomendó lo siguiente:

"(...)

El Departamento de Aeropuertos procede con la emisión del criterio para una nueva asignación de permiso de uso en precario en el AIDOQ, con un área de ***24.000 m2*** *para plataforma y un área de* ***1.500m2 para construir Terminal privada (FBO),*** *ubicados al este de la posición 1. La compañía GAFS debe respetar los 50mts de radio de retiro de los tanques de RECOPE (croquis adjunto).*

Fuente:



Lo anterior encuentra también sustento en el proyecto que ha sido presentado y del cual se adjunta copia en carpeta adjunta, ***en el que se pretende realizar una plataforma para aviación general y una terminal para la atención de clientes de alto nivel adquisitivo, para lo cual se pretender brindar un servicio diferenciado, todo bajo el concepto de financiamiento privado.***

Se aclara que para efectos constructivos, el privado deberá ajustarse a las especificaciones técnicas que le proporcione la Unidad de Infraestructura.

Es importante mencionar también que lo que se brinda es un criterio favorable para la asignación del espacio bajo la figura de permiso de uso en precario, tomando en consideración el desarrollo que representa para el aeropuerto, no obstante, se trata de un proyecto de riesgo para el privado, no siendo la Administración responsable del riesgo de demanda ni ningún otro relacionado con el proyecto, brindando únicamente el permiso de uso para el desarrollo del proyecto. En adición, se integrará esta iniciativa de desarrollo privado en el análisis integral del plan maestro a realizarse en el aeropuerto.

Al respecto, se recomienda que para efectos de sostenibilidad financiera del proyecto y tomando en consideración que el financiamiento sería totalmente aportado por el privado, se brinde dicho permiso por la vigencia del certificado de explotación.

Actualmente la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT S.A posee un Certificado de Operador aéreo ***CO-DE-AT-012*** *con una vigencia hasta el 7 marzo del año 2039, para brindar Servicios especializados de aeródromo en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle:*

- *Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C),*
- *Servicios al pasajero y equipaje (subparte E)*
- *Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F). Para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas.*

En caso de ceder los espacios a la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT S.A, esta deberá comprometerse a construir los espacios asignados y presentar los planos constructivos a la

dirección electrónica ventanillaunica@dgac.go.cr, en forma digital o física en la sede central oficinas centrales de la DGAC en la ventanilla única, para obtener el aval por parte la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y el Departamento de Aeropuertos para posteriormente realizar los trámites de permisos de construcción en las diferentes instituciones que compete y presentarlos nuevamente ya con los visados respectivos.

Por lo tanto, es que se le solicita emitir recomendación al CETAC para que dichos espacios sean asignados a la empresa G.A. FLIGHT SUPPORT S.A, con cédula de personería jurídica número 3-101-696606, razón por la cual no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su asignación y que la misma se encuentra al día con la Administración y las Instituciones Públicas, restando analizar la vialidad legal que la actividad a desarrollar es de uso CO-DE-AT-012 para Servicios especializados en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, con una vigencia igual al certificado de explotación hasta el (7 marzo del año 2039) a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil".

(El subrayado es nuestro)

Así como, lo dispuesto en el oficio número DGAC-DA-OF-0292-2024 del 12 agosto de 2024, en el cual, las señoras Beer Rojas y Jiménez Cascante, en su condición antes citada, realizaron una *"Ampliación a informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)";* en el citado oficio se indicó, textualmente, lo siguiente:

"Como ampliación al oficio ***DGAC-DA-OF-0286-2024,*** *nos estamos enterando por una revisión del contrato de concesión, de la existencia de las siguientes cláusulas:*

3.1 Obligaciones y Derechos Generales de la Administración
3.1.1 Obligaciones generales

9. Asegurar y garantizar que durante el plazo del presente Contrato de Concesión no existirán otras instalaciones, que compitan con el AIDO para la llegada y salida de pasajeros internacionales en la Provincia de Guanacaste.

10. Asegurar y garantizar que durante el plazo de la concesión, dentro de las instalaciones del AIDO no operará otra terminal para el manejo de pasajeros domésticos e internacionales.

Lo anterior, a fin de que esa Asesoría Legal pueda realizar una revisión legal integral, a fin de que se valore si la solicitud planteada en el oficio de la referencia se enmarca dentro de estas obligaciones, que de serlo, incidiría en el trámite de la solicitud planteada por el tercero y no procedería, o si por el contrario, al estar el lado aire fuera del objeto de la concesión y al ser una inversión en ese sector, el cual está tutelado por el CETAC, aplicaría dicha restricción".

Lo anterior, determina el alcance de este criterio legal, mismo que corresponde al análisis legal sobre la viabilidad de otorgar un permiso de uso en precario a la compañía GA Flight Support sociedad anónima, en el Aeropuerto internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), **con un área de veinticuatro mil (24. 000) metros**

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

cuadrados, para plataforma, así como, un área de mil quinientos (1.5000) metros cuadrados, para construir terminal privada (FBO).

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.*
>
> *(...)*
> *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:

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

> *"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)

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

ACTA No. 61-2024

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.*
>
> *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.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
cetac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

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.***

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

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:

"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,

[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.

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

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**.

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

---

[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.*

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 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:

"(...)

---

[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.

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 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

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

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.

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:

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

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

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 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 resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado

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

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

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

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".

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

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. 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.**

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 República, 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

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

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.

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.

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

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 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)***

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

> ***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 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.*

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

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 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.

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.

f. Sobre la figura de los FBO ((Fixed-Based Operator-Operadores de base fija).

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 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*

[7] ¿Qué es un FBO? (europair.com)
[8] ¿Qué es un FBO o salas VIP en la aviación privada? | Patriot Aviation

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

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.

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.

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.*

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

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 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

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

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.

(...)".

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 es 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.

d. Sobre el fondo.

En el presente caso, se ha venido exponiendo que la compañía GA Flight Support sociedad anónima ha solicitado el otorgamiento de un permiso de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), con un área de 24.000 metros cuadrados para plataforma y un área de 1.500 metros cuadrados para construir una terminal privada (FBO).

Dicha solicitud fue analizada por las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos; las cuales, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-0286-2024 del 8 de agosto de 2024, rindieron el *"Informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el AIDOQ para la compañía G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. (GAFS)"*, recomendando la asignación del espacio al no contarse con impedimentos técnicos que impidan su asignación; informando que la misma se encuentra al día con la Administración y las instituciones públicas; advirtiendo que faltaba restar y analizar la vialidad legal que la actividad a desarrollar es de uso CO-DE-AT-012, para Servicios especializados

en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, con una vigencia igual al certificado de explotación hasta el 7 marzo de 2039.

Ahora bien, realizado el estudio desde la vertiente legal, tenemos que la solitud de la compañía GA Flight Support sociedad anónima **no solamente es para brindar Servicios especializados en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, sino también la creación de una terminal FBO (Operador de base fija)**; por lo cual, siendo que el Aeropuerto Internacional Daniel Obuber Quirós se encuentra concesionado a la compañía Coriport sociedad anónima y teniendo conocimiento que existe un órgano encargado del control y fiscalización de dicha concesión, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0953-2024 citado, esta Asesoría Jurídica requirió el criterio técnico al señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general interino del Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, mismo que fue extendido mediante el oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024 del 6 de setiembre de 2024, concluyendo lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *V.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES*
>
> *A partir del análisis realizado al efecto se arriban a las siguientes conclusiones:*
> *1. El AIDOQ es un bien de dominio público, esto por aplicación del artículo 121 constitucional.*
>
> *2. El AIDOQ solo puede ser explotado por privados bajo la figura del certificado de explotación o permiso de uso.*
>
> *3. En el "Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas" la administración se obligó a garantizar que dentro de las instalaciones del AIDOQ no operará otra terminal para el manejo de pasajeros domésticos e internacionales.*
>
> *4. En el "Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas" la administración se obligó a garantizar que no existirán otras instalaciones para la llegada y salida de pasajeros internacionales.*
>
> *5. Coriport S.A. posee el derecho exclusivo para operar* ***todo*** *el tráfico de pasajeros internacional y doméstico en el AIDOQ.*
>
> *6.* ***La explotación, bajo la figura de la concesión, de nuevas instalaciones que compitan con el AIDOQ resulta viable desde el punto de vista contractual****, en tanto ello no afecta en modo alguno los ingresos que se le han asegurado a la concesionaria en el capítulo 8 del contrato de concesión.*
>
> *7. Corresponde a la DGAC evaluar técnicamente si, vistos los términos en que operaría el proyecto planteado por la empresa planteada por G.A. FLIGHT SUPPORT S.A., se daría o no la referida afectación financiera a la concesionaria.*

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

8. *Conviene dar audiencia a la concesionaria de la solicitud de ampliación de certificación de explotación planteada por G.A. FLIGHT SUPPORT S.A. a efecto de que manifieste lo que tenga a bien en lo que a su situación jurídico-administrativa se refiere, así como también en tanto conforme al contrato tiene a su cargo obligaciones de asesoría técnica al CETAC/DGAC".*

(La negrita es nuestra)

Como puede observarse de lo expuesto anteriormente, el Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós señala que la explotación de nuevas instalaciones que compitan con la terminal concesionada del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, resulta viable desde el punto de vista contractual, en tanto ello no afecta en modo alguno los ingresos que se le han asegurado a la concesionaria en el capítulo 8 del contrato de concesión, **siempre y cuando estos se realicen bajo la figura de la concesión**.

Ahora bien, el Órgano de Control recomendó solicitar el criterio de la concesionaria, lo cual realizó esta Asesoría Jurídica, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0984-2024 del 9 de setiembre de 2024; por lo cual, mediante oficio del 16 de setiembre de 2024, el señor Julio Enrique Zelaya Rodríguez, apoderado especial administrativo de la compañía Coriport sociedad anónima, según poder especial administrativo adjunto, textualmente concluyó lo siguiente:

"(...)

En respuesta a su oficio de referencia, Coriport rechaza de la forma más vehemente y categórica la supuesta solicitud planteada por la compañía G.A. Flight Support S.A. (GAFS) para que se le asigne un terreno a "título precario" o permiso de uso en precario dentro del AIDOQ para construir obra pública (mejora) y brindar los Servicios de Terminal de Aviación General, Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma, cosa que consideramos absolutamente inconstitucional e ilegal (en adelante la "Solicitud de GAFS"), según los criterios de legalidad que abajo se expresan:

1- Marco legal de la Contratación Administrativa en materia de Aeropuertos.

En primera instancia debe señalarse que la Constitución Política de nuestro país en su artículo 121 inciso 14) le otorgó a ciertos bienes demaniales una protección especial, por tratarse de bienes que manifiestan un destino especial de servir al interés general, y que por su naturaleza están afectados al servicio que prestan y pertenecen al Estado en el sentido más amplio. Dicho artículo dispone:

"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:

(...)

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".

En síntesis, la Constitución Política reservó la enajenación o la aplicación de los usos públicos a los bienes de la Nación específicamente a la Asamblea Legislativa, bajo el *principio de reserva de ley, que significa que la regulación de los Derechos Fundamentales de las personas no puede quedar al arbitrio de la Administración y, por ende, deben ser normados por la ley.*

Es decir que, especificó claramente que se requiere de una ley emitida por la Asamblea *Legislativa para que los bienes de la Nación sean enajenados o de algúna forma puestos en manos de personas privadas. En especial como lo indicó el inciso 14 citado para los aeropuertos nacionales.*

La Asamblea Legislativa con la promulgación de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (en adelante "LGCOP") claramente estableció que mediante la figura de la concesión de obra pública, los bienes del Estado pueden ser concesionados.

Para esos efectos, en su artículo 1 estableció cual es la definición de Concesión de Obra Pública y Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos, conceptos que definió así:

"Artículo 1.- Conceptos
1) Esta ley regula los contratos de concesión de obras públicas, obras públicas con servicios públicos y optimización de activos de infraestructura.

2) Para los efectos de esta ley se definen los siguientes conceptos:

a) concesión de obra pública: contrato administrativo por el cual la Administración concedente encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, ampliación o reparación de cualquier inmueble público, a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra, a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración Concedente.

b) concesión de obra con servicio público: contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, la ampliación o la reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra, a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.

c) Optimización de activos de infraestructura: contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, la operación, el mantenimiento, la ampliación o la reparación, así como la explotación de cualquier bien inmueble público, previamente existente, prestando los servicios a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra, a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente."

Sin embargo, es mediante el artículo 2 de la LGCOP que se regula el procedimiento bajo el cual se otorga a un tercero la construcción de obra pública y su explotación en los aeropuertos internacionales, así:

"Artículo 2.- Cobertura

1.- Toda obra y su explotación son susceptibles de concesión cuando existan razones de interés público, que deberán constar en el expediente mediante acto razonado. Se exceptúan de la aplicación de esta Ley las telecomunicaciones, la electricidad y los servicios de salud.

2.- Los ferrocarriles, las ferrovías, los muelles y los aeropuertos internacionales, tanto nuevos como existentes, así como los servicios que ahí se presten, únicamente podrán ser otorgados en concesión mediante los procedimientos dispuestos en esta ley.

3.- (...).
Transcurrido el plazo de estas concesiones, dichas obras pasarán a la titularidad de los entes mencionados, según corresponda."

Al no existir una Ley específica, que regule el permiso de uso a "título precario" en aeropuertos internacionales que cumpla con el requisito constitucional de reserva de ley establecido en el artículo 121 de nuestra Constitución Pólítica, y además dar cumplimiento al Principio de Legalidad, es que la Solicitud de GAFS carece de justificación jurídica y viabilidad constitucional y legal, por cuanto es claro y evidente que lo único que se pretende es burlar las normas que rigen la contratación administrativa, que obligan a un concurso público, y el debido proceso para obtener ilegítimamente un permiso de uso de un terreno a "título precario" dentro de un bien demanial del Estado para construir una mejora en un bien del Estado y brindar los Servicios de Terminal de Aviación General, Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma.

Esta contratación administrativa de permiso de uso a "título precario" asumimos que se fundamenta en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública (LGAC), que dispone:

"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

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

deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación".

Los otros artículos que antes de ser derogados permitieron a la Administración Pública otorgar permisos de uso a "título precario" sobre bienes de dominio público, eran los artículos 55 de la Ley de la Contratación Administrativa (RLCA) y 169 del Reglamento a la Ley de la Contratación Administrativa (RLCA), pero reiteramos que ya no están vigentes por haber sido derogados por la nueva Ley General de Contratación Pública, cuyo texto o su reglamento no regulan esta figura atípica. Estos artículos derogados fundamentaron la promulgación del Reglamento Contratos Gestión Interesada de Servicios Aeroportuarios que permitió la contratación de la gestión interesada en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, cuyo gestor, al igual que Coriport, también fue adjudicado mediante un concurso público respetándose así los principios de la contratación administrativa, y no simplemente contratado a dedo como lo pretende GAFS.

En este sentido, cualquier acto administrativo que otorgue ese permiso de uso a "título precario" es absolutamente nulo, por violación al ordenamiento jurídico, concretamente la ilegalidad del elemento "Contenido", según lo establece el número 132 de la Ley General de la Administración Pública, además de constituirse en una Desviación de Poder al amparo del artículo 49 de la Constitución Política, revisable en sede contenciosa como en la penal.

La supuesta propuesta de GAFS para la terminal de aviación general de pasajeros, calza más bien dentro de la definición de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos contenida en el artículo 1, numeral 2 inciso b) de la LGCOP arriba citado, ya que contiene todos y cada uno de los requisitos esenciales descritos en la definición, veamos:

Contrato Administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, GAFS la ejecución de:

a. El Diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, de la terminal de aviación general que se pretende,
b. Adicionalmente GAFS se encargaría de su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato.
c. En donde GAFS cobraría a los usuarios o beneficiarios del servicio contraprestaciones por los servicios prestados, y
d. En donde GAFS pagaría a la Administración un Canon o contraprestación por la explotación de la terminal.

Reiteramos que el artículo 2, numeral 2 de la LGCOP claramente obliga a que cualquier concesión que se pretenda en un aeropuerto que le pertenezca al Estado, deberá, necesariamente, hacerse cumpliendo los tramites y requisitos de la LGCOP. Ley que entre otros muchos requisitos, de estudios previos en materia legal, financiera, y técnica, aprobación del régimen tarifario en Aresep, deben siempre seleccionarse el concesionario mediante los trámites de una licitación pública.

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

Resulta absolutamente improcedente pretender aplicar una ley general, por sobre una ley especial, máxime en bienes de dominio público. Esconder lo anterior, bajo una propuesta de permiso de uso a "título precario" que está amparada bajo un certificado de explotación y operación, en donde ni siquiera se está pensando en una licitación pública, está no solo claramente prohibido a la Administración sino que es abiertamente ilegal. Y con la posibilidad de comisión de un delito penal, ej: prevaricato entre otros.

La supuesta solicitud de permiso de uso a "título precario", no parece tampoco que ha sido claramente examinada por Aviación Civil en términos de las motivaciones de oportunidad o conveniencia para el interés público, lo que parece todavía más comprometedor para la Administración Pública. Es decir, le han dado curso a una propuesta de una persona jurídica privada, que pretende que le otorguen a dedo una obra tan importante como esta.

Lo anterior resulta una clara violación del marco legal de la contratación administrativa y de sus principios de participación, libre concurrencia o competencia del mayor número de oferentes, publicidad y transparencia.

En conclusión, la Solicitud de GAFS, para que el CETAC le otorgue a dedo un permiso de uso a "título precario" para la construcción y explotación de una obra pública en el AIDOQ, carece de sustento y motivación legal, lo que dista mucho de una propuesta formal y seria, que se fundamenta únicamente en que GAFS ostenta un certificado de explotación conforme al RAC-SEA.

Coriport no pone en discusión la potestad que tienen el CETAC y DGAC para otorgar los certificados de explotación y operación, así como los permisos para habilitar que terceros brinden servicios aeronáuticos en el AIDOQ, sin embargo esto no implica que los terceros habilitados ahora crean y pretendan que pueden ser adjudicados a dedo sin tramitarse una licitación pública para construir y explotar una Terminal de Aviación General, lo que sí sería un verdadero absurdo legal.

2- De las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión.

Coriport es la concesionaria del Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas en el AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS (AIDOQ), suscrito el 24 de junio del 2009 entre la Administración Concedente y Coriport S.A., cuyo contrato y Addendum No. 1 fueron refrendados mediante el oficio No. 10445 del 9 de octubre del 2009 por la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República ("CGR").

Desde el inicio de la fase de explotación Coriport ha manejado dentro de su Terminal Internacional de Pasajeros, tanto los pasajeros internacionales y nacionales de la aviación comercial, como los pasajeros internacionales y nacionales de la aviación general, ya que el Contrato de Concesión no hizo distinción alguna.

Por tal razón, la única persona jurídica debidamente autorizada para para el manejo de pasajeros de cualquier clase dentro del AIDOQ es Coriport. Hacer cualquier otra distinción

como lo hace GAFS para justificar su propuesta ilegal no es pertinente ni está claramente reflejada en la ley o en el contrato de concesión vigente. Pretender ahora quitarle a Coriport el manejo de los pasajeros le causaría un grave daño a Coriport que habría que resarcirle. Coriport, en su condición de Concesionario, dispone además de los derechos para la explotación comercial en el área concesionada como parte de sus ingresos comerciales durante el plazo de la concesión. Sobre estos ingresos comerciales Coriport paga a la Administración Concedente el canon de concesión y de fiscalización.

El Contrato de Concesión establece en su cláusula 3.1. las siguientes obligaciones de la Administración Concedente que constituyen un derecho subjetivo de Coriport, al disponerse que:

"3.1 Obligaciones y Derechos Generales de la Administración

3.1.1 Obligaciones generales
Son obligaciones de la Administración Concedente:

(...)

9) Asegurar y garantizar que durante el plazo del presente Contrato de Concesión no existirán otras instalaciones, que compitan con el AIDO para la llegada y salida de pasajeros internacionales en la Provincia de Guanacaste.

10) Asegurar y garantizar que durante el plazo de la concesión, dentro de las instalaciones del AIDO no operará otra terminal para el manejo de pasajeros domésticos e internacionales."

La Administración Concedente dentro de sus obligaciones contractuales se comprometió con Coriport para que durante el plazo de concesión, que vence en el 2030, no existirán otras instalaciones que compitan con el AIDOQ para la llegada y salida de pasajeros en la Provincia de Guanacaste, es decir, que afuera del AIDOQ o dentro del AIDOQ no operará otra terminal para el manejo de pasajeros domésticos e internacionales en Guanacaste.

Por lo tanto, la supuesta Solicitud de GAFS para que el CETAC le otorgue un permiso de uso "título precario" dentro del AIDOQ para construir una terminal de pasajeros y una plataforma, es decir ejecutar obra pública (mejora) en bienes del Estado para brindar los Servicios de Terminal de Aviación General, Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma está expresa y literalmente prohibido en el Contrato Concesión. Esta Terminal de Aviación General que solicita GAFS pretende recibir y manejar pasajeros domésticos e internacionales es competencia directa para la Terminal de Pasajeros del AIDOQ dada en concesión a Coriport y que afecta directamente sus ingresos brutos de la concesión.

No debe olvidar la Administración Concedente, su deber de buena fe de cumplir el texto y disposiciones del contrato firmado por las partes (que constituye ley entre las partes), antes de simplemente darle audiencia al Concesionario para que sea éste quien le manifieste cuales serían los efectos que tendría la supuesta solicitud de GAFS.

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

ACTA No. 61-2024

Adicionalmente debe considerar la Administración Concedente tener como antecedentes que:

(i) Coriport maneja el ingreso y salida de los pasajeros de la aviación general en la Terminal de Pasajeros AIDOQ desde que la Administración Concedente giró la orden de inicio de la fase de explotación a partir de enero del 2012.

(ii) Que el Contrato de Concesión estableció un área concesionada que se denominó como Área 2, en la cual Coriport tendría la obligación de presentar un plan comercial para el desarrollo de otras actividades comerciales.

(iii) Coriport presentó al CETAC el proyecto denominado Terminal G&BAT (General & Business Aviation Terminal), como parte de su plan comercial y de su obligación contractual de brindar un plan de desarrollo del Área 2 concesionada, que está en revisión por parte de las autoridades de la DGAC. El Cetac se tomó muchísimo tiempo en siquiera contestar dicha propuesta y mediante el oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0196-2024 del 10 de setiembre del 2024, en donde le previno a Coriport la presentación y aclaración de dicha propuesta otorgándole un plazo de 10 días para cumplir con dichos requisitos.

(iv) Curiosamente el CETAC le da audiencia a Coriport sobre su propuesta presentada hace años y que ha venido actualizando, un día después de darle audiencia a Coriport sobre la supuesta propuesta de GAFS. Que casualidad tan enorme!

(v) La diferencia fundamental entre Coriport y GAFS es que Coriport sí participó en una licitación pública internacional para la construcción y explotación de la Terminal de Pasajeros en el AIDOQ, y la ganó, en donde el Contrato de Concesión como parte del desarrollo de Área 2, tiene la posibilidad legal de desarrollar una terminal de aviación general. Por el contrario, GAFS pretende que a dedo, sin concurso público, le otorguen la posibilidad de desarrollar la terminal de aviación general basado en una figura legal de permiso de uso en precario, que resulta inconstitucional e ilegal.

(vi) Es imperdonable de todas las formas en que se vea, que el CETAC equipare, lleve, tramite, y considere, primero o a la misma vez la propuesta de GAFS que la de su socio estratégico en Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Siendo que, p un compromiso nacido desde el inicio del Contrato de Concesión de Obra Pública debe de dar trámite a lo que le propone su socio estratégica en Concesión antes de siquiera, tratar de pensar en una alternativa en manos de un tercero que no puede legalmente desarrollar dicha terminal.

(vii) La excusa de que GAFS tiene certificado de explotación no es suficiente para darle curso a su propuesta, y mucho menos se piense en dar un terreno en un aeropuerto del Estado, sin concurso público, mediante una figura jurídica abiertamente ilegal.

(viii) Como un antecedente a los desarrollos que Coriport puede presentar en Area 2 de conformidad con el Contrato de Concesión, y que no son parte de su objeto inicial, mencionamos que la Administración Concedente le autorizó a Coriport como parte de su plan comercial, la construcción y operación de la Terminal de Carga, que hoy en día está en operación en el Área 2 concesionada.

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

ACTA No. 61-2024

La Administración Concedente debe de evaluar los efectos, consecuencias y perjuicios que tendría la supuesta Solicitud de GAFS, ya que lo que supuestamente se le está proponiendo es claramente ilegal por ser violatorio de las normas y principios de la contratación administrativa y del Contrato de Concesión. Y así lo debe garantizar la Administración Concedente mediante el rechazo de la Solicitud de GAFS, de lo contrario se atenta contra la seguridad jurídica de un contrato de concesión que está debidamente refrendado por la CGR y el ordenamiento jurídico costarricense.

En síntesis, la construcción y operación ilegal de una Terminal de Aviación General en el AIDOQ, que evidentemente competirá con la Terminal de Pasajeros del AIDOQ, causa efectos, consecuencias y perjuicios que son graves para Coriport, por tal razón, en el eventual caso de ser autorizada por el CETAC, nos reservamos el derecho para interponer las acciones legales en defensa y respeto de los derechos de Coriport, así como los reclamos pertinentes para el cobro de los daños y perjuicios causados por la Administración Concedente, así como la responsabilidad de los funcionarios públicos que no cumplan las normas legales, agotando las instancias necesarias hasta llegar a las últimas consecuencias legales.

3- De la recomendación al CETAC emitida mediante oficio DGAC-DA-OF-0286-2024.

La Administración Concedente tiene el deber de hacer un estudio más profundo de una solicitud de permiso de uso a "titulo precario" que supuestamente le hace el GAFS, lo que incluye revisar en qué documentos técnicos, financieros y legales es que se soporta la supuesta solicitud, antes de darle audiencia al Concesionario.

La recomendación al CETAC que consta en el informe técnico DGAC-DA-OF-0286-2024, elaborado por la Encargada de Espacios y la Jefa del Departamento de Aeropuertos, contiene criterios que son laxos y complacientes a la Solicitud de GAFS que podrían inducir a error al CETAC.

Dicho informe técnico carece de motivación porque la recomendación no se fundamenta, ni tampoco se aportan los siguientes estudios técnicos:

(i) Estudio técnico de la viabilidad técnica, financiera y legal de la Solicitud de GAFS.

(ii) Estudio técnico del modelo financiero de la Solicitud de GAFS.

(iii) Estudio técnico del modelo de coparticipación o canon.

(iv) Estudio técnico de las afectaciones a la operación del AIDOQ y de las autoridades de gobierno competentes.

(v) Estudio técnico de las obras públicas (mejora) de la Solicitud de GAFS.

(vi) Estudio técnico sobre las posibles repercusiones al Plan Maestro del AIDOQ.

(vii) Estudio técnico de demanda de pasajeros de aviación general y posible afectación de la aviación comercial.

(viii) Estudio técnico de los estándares y niveles de calidad de servicio al pasajero.

(ix) Estudio técnico del modelo de fiscalización, y quién lo paga?

(x) Estudio técnico que motive el por qué la vigencia del permiso de uso en precario se recomienda hasta el 7 de marzo del 2039.

Lo que sí contiene el informe es un análisis de antecedentes, del Certificado de Operación CO-DE-AT-012, y que GAFS está al día con las instituciones públicas. Para la Encargada de Espacios y la Jefa del Departamento de Aeropuertos esto es justificación suficiente para recomendar "una nueva asignación de un permiso de uso en precario en el AIDOQ, con un área de 24.000 m2 de plataforma y un área de 1.500 m2 para construir Terminal Privada (FBO), ubicados al este de la posición 1." Esta ausencia de estudios técnicos se justifica únicamente en que la inversión es privada y que GAFS asume el riesgo, o será que la ausencia de rigurosidad con la propuesta de GAFS en todos sus alcances, legal, financiero y técnico, se debe a complacencia o algún otro tipo de interés?

Debe recordarse que la discrecionalidad administrativa es hoy en Costa Rica una ley, más que un principio general, que tiene sus propios límites, según se dispone al respecto en los artículos 16 y 160 de la Ley General de la Administración Pública:

"Artículo 16.
1- En ningún caso podrán dictarse actos contrarios a reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, o a principios elementales de justicia, lógica o conveniencia.

2- El Juez podrá controlar la conformidad con estas reglas no jurídicas de los elementos discrecionales del acto, como si ejerciera contralor de legalidad."

"Artículo 160.
El acto discrecional será inválido, además, cuando viole reglas elementales de lógica, de justicia o de conveniencia, según lo indiquen las circunstancias de cada caso".

Es ante esta falta de criterios técnicos de funcionarios públicos es que la Constitución Política de nuestro país en su artículo 121 inciso 14) le otorgó a ciertos bienes demaniales una protección especial que debe respetarse por principio de legalidad.

(...)

En virtud de los criterios de legalidad antes expuestos, respetuosamente solicito:

(i) Se rechace por completo la supuesta Solicitud de GAFS por no tener justificación jurídica y viabilidad legal, financiera y técnica, y por ser contraria a las normas que rigen la contratación administrativa y al Contrato de Concesión.

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

(ii) Se desista por parte de la Administración Concedente de atender solicitudes de terceros para construir y explotar una Terminal de Aviación General que sean contrarias a las normas que rigen la contratación administrativa y al Contrato de Concesión vigente con Coriport.

(iii) En caso de duda de lo aquí expuesto se recomienda hacer la respectiva consulta previa a la Contraloría General de la República y a la Procuraduría General de la República.

Coriport deja en claro que recurrirá a todos los medios que le estén a su alcance para defender sus derechos que le fueron concedidos mediante el Contrato de Concesión".

Lo anterior, una vez analizados los argumentos expuestos, es determinante para esta instancia asesora que existe una completa oposición del concesionario a la pretensión de la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), en cuanto al otorgamiento del permiso de uso en precario *en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con un área de **24.000 m2** para plataforma y un área de **1.500m2** para construir Terminal privada (FBO).*

Asimismo, con la intención de analizar todas las aristas en cuanto al tema en cuestión, según lo cuestionado por el concesionario, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1028-2024 del 20 de setiembre de 2024, esta Asesoría Jurídica requirió nuevo criterio al Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, el cual, mediante oficio número CETAC-AIDOQ-OC-OF-0216-2024 del 30 de setiembre de 2024, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, inspector general interino del Órgano de Control del Contrato de Concesión de la Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, comunicó lo siguiente:

"(...)

Dicho todo lo anterior, nos referimos a lo solicitado a este Órgano de Control:

Con relación al primer punto, debemos indicar que, como se señaló en la conclusión número siete del oficio de respuesta, la determinación de si la operación de la empresa G.A: FLIGHT SUPPORT en los términos que plantea su solicitud, ocasiona o no una afectación financiera a la concesionaria. Debemos indicar que, a priori, en tanto los pasajeros atendidos por la empresa interesada hagan uso de la terminal, el Concesionario percibiría el canon por convenido, de modo que no se le afectaría financieramente. Corresponde a la DGAC determinar si, efectivamente, los pasajeros atendidos por la interesada harían uso de la terminal,

En cuanto a la evaluación del modelo financiero que se dice aportó la empresa, debemos indicar que no es competencia del Órgano de Control llevar a cabo dicho estudio, toda vez que se trataría de una actividad ajena al área concesionada, tal y como se ha expuesto arriba.

3. En cuanto a la evaluación del modelo de coparticipación o canon, como en el caso anterior, no se trata de un aspecto de la competencia del Órgano de Control por las mismas razones apuntadas.

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

4. En cuanto al estudio técnico de "las afectaciones a la operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y de las autoridades de gobierno competentes", por tratarse de un proyecto ajeno al área concesionada, no es competencia de este Órgano llevar a cabo ese estudio.

5. Con relación al "estudio técnico desde el punto de vista financiero de demanda de pasajeros de aviación general y posible afectación de la aviación comercial", además de que no queda claro el alcance del estudio, debemos indicar que no está en capacidad este Órgano de Control de llevar a cabo estudios de demanda de pasajeros. De hecho, en este momento se elabora un estudio de demanda de pasajeros del AIDOQ como parte de la consultoría contratada para elaborar un Plan Maestro del referido aeropuerto.

6. Con relación al estudio "financiero de los estándares y niveles de calidad de servicio al pasajero", debe indicarse que en dicha materia no inciden aspectos financieros. En todo caso, si lo solicitado se refiere a los aplicables a la actividad de la interesada, no se trata de materia de competencia de este Órgano de Control. En lo que a la competencia de este Órgano de Control se refiere, es decir, el área concesionada, debe indicarse que los estándares o niveles de calidad del servicio al pasajero se refiere, el contrato de concesión posee sus propias reglas y a estas les referimos a la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, que a su vez refiere al Anexo 9 de la OACI-Facilitación.

7. Finalmente, tampoco estamos en posibilidad de llevar a cabo un estudio técnico financiero del modelo de fiscalización, entendemos, que aplicaría en el proyecto propuesto por la empresa G.A: FLIGHT SUPPORT toda vez que, como se ha dicho, la competencia del Órgano de Control se reduce a actividades del concesionario en el área concesionada.

Finalmente, Coriport señala que el "informe técnico carece de motivación porque la recomendación no se fundamenta, ni tampoco se aportan los siguientes estudios técnicos", aspectos, que como se indicó, no podríamos referirnos por no ser competencia de este Órgano de Control dado que se trata de una petición de un tercero ajeno a la relación contractual y referida a áreas no concesionadas. Como se indicó, se trata de una solicitud de ampliación del alcance de un certificado de explotación de un espacio que no es parte de la concesión, de modo que corresponde a la Autoridad Aeronáutica determinar si los estudios que se estiman debían ser presentados por el interesado, son o no exigibles y de ser así, evaluarlos la Administración.

En cuanto a la afirmación del concesionario de que lo solicitado es contrario a las normas que rigen la contratación administrativa y al Contrato de Concesión, debe indicarse que no aporta ningún criterio técnico o fundamento contractual que respalde la posible afectación, de modo que se reitera lo dictaminado oportunamente.

Como se indicó, se considera que de darse esa concesión por parte de la administración y en caso de hacer los pasajeros uso de esta Terminal de Aviación General, lo que corresponde es que el concesionario perciba los ingresos que por contrato le competen conforme a la Clausula 8.6

Por tanto, se reitera a la Asesoría Legal de la D.G.A.C lo señalado en el oficio CETAC-AIDOQ-OC-OF-0195-2024 del 6 de septiembre de 2024".

Según lo analizado anteriormente, el Órgano De Control reafirma que se trata de una solicitud de ampliación del alcance de un certificado de explotación de un espacio que no es parte de la concesión, por lo que corresponde a la Autoridad Aeronáutica determinar si los estudios que se estiman debían ser presentados por el interesado, son o no exigibles y de ser así evaluarlos, asimismo, refiere que de darse esa concesión por parte de la Administración y en caso de hacer los pasajeros uso de esta Terminal, lo que corresponde es que el concesionario perciba los ingresos que por contrato le competen, conforme a la Clausula 8.6 de este.

Todo lo anterior, 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 de **1.500 metros cuadrados*** para la construcción de Terminal de Aviación General- Operadores de base fija (FBO), así como, la *asignación de un permiso de uso en precario con un área de **24.000 metros cuadrados** para plataforma,* 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 que la compañía Coriport sociedad anónima, según las cláusulas establecidas en el contrato de concesión, no tiene en concesión 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 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 articulo 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 que en el artículo 7 los criterios técnicos a valorar para el 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 compañía GA Flight Support

sociedad anónima, no cumple con los requerimientos de la norma al pretender realizar una actividad privada como lo es el desarrollo de una terminal privada -Operadores de base fija (FBO).

-Lo anterior puede observarse en el planteamiento de la solicitud, que existe un interés privado del operador al pretender el desarrollo de una explotación y construcción de una terminal FBO, 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, se considera que desde el punto de vista legal, **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 compañía GA Flight Support sociedad anónima, consistente en un *área de **1.500m2*** para la construcción de una Terminal de Aviación General-Operadores de base fija (FBO), así como la *asignación de un permiso de uso en precario con un área de **24.000 m2** para plataforma*, toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO, así como, el espacio para la plataforma, 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 compañía GA Flight Support sociedad anónima, consistente en un **área de 1.500 metros cuadrados para la construcción de una Terminal de Aviación General-Operadores de base fija (FBO); así como, la asignación de un permiso de uso en precario con un área de 24.000 metros cuadrados para plataforma**, toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO, así como, el espacio para la plataforma, 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 dispuesta a los bienes demaniales y establecida por la Constitución Política.

2) Notifíquese lo resuelto al señor José Daniel Peña Chacón, representante legal de la compañía GA Flight Support sociedad anónima al correo electrónico info@gaflightsupport.com, renan@gaflightsupport.com y jdpena@gaflightsupport.com. Así como al Departamento de Aeropuertos y a la Unidad de Asesoría jurídica.

Mauricio Batalla Otárola
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil