CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Acta número seis de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciocho horas con cincuenta minutos del diecisiete de marzo del dos mil veintiséis, por medio de la plataforma Teams, con la asistencia de las siguientes personas: Sr. William Rodríguez López quien preside, Sra. Nidia Cordero Padilla, Sr. Mauricio Campos Carrión, Sr. Édgar Zamora Muñoz, Sr. Enio Cubillo Araya, directores de este Consejo; así como de los señores, Marcos Castillo Masís, Director General de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC las señoras Raquel Calderón Madrigal, Adacdisa Santamaría Rodríguez y el señor Leonardo Bejarano Castillo de la Secretaría de Actas.

Los señores Efraim Zeledón Leiva y Giancarlos Bonilla Montero no asistieron a la sesión por motivos propios de sus labores.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 06-2026, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 06-2026.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 03-2026, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 10 de marzo del 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 03-2026, del 10 de marzo del 2026.

III.- GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-0131-2026, del 10 de marzo del 2026, suscrito por la señora Ivannia Contreras Murillo, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, mediante la cual remite el informe relacionado con la respuesta del traslado CETAC-TC-2026-0044, referente a la solicitud del señor Guillermo Álvarez Martínez, con relación a los RTM del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0131-2026, de Gerencia de Proyecto:

1.- La información solicitada forma parte del proceso de actualización del Plan Maestro del AIDOQ actualmente en curso y aún no concluido.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

2.- Mientras dicho proceso no sea aprobado por el CETAC, esa información no puede ser entregada.

3.- Una vez finalizado y aprobado el Plan Maestro, la Administración podrá facilitar la documentación correspondiente, conforme al criterio del Órgano de Control.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio No. CETAC-AIDOQ-GP-OF-0132-2026, del 10 de marzo del 2026, suscrito por la señora Ivannia Contreras Murillo, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, mediante la cual remite el informe donde traslada para conocimiento del Consejo Técnico de Aviación Civil, la gestión presentada por el concesionario CORIPORT S.A., mediante el oficio COR-GG-25-332, con fecha del 08 de diciembre de 2025, en el cual propone la implementación de una tarifa diferenciada con un descuento del 60% en las tarifas de Aterrizaje y Aproximación aplicable a las operaciones aéreas realizadas fuera del horario pico en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con una vigencia solicitada de tres años.

El señor William Rodríguez López propuso que se le solicite a la señora Ivannia Contreras Murillo, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, así como al señor Rodolfo Garbnazo Órgano de Control, que emitan su criterio al respecto.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir a la señora Ivannia Contreras Murillo, gerente de proyecto a.i, del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, así como al señor Rodolfo Garbnazo Arguedas del Órgano de Control, para que emitan su criterio al respecto. **ACUERDO FIRME.**

IV.- UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL.

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0058-2026, del 12 de enero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-UPI-OF-326-2025 del 18 de diciembre del 2025, suscrito por los señores Francisco Flores Gutiérrez, Daniel Wong Álvarez y la señora Karla Cascante Ureña miembros del Proceso de Gestión de Calidad y Control Interno, de la Unidad de Planificación Institucional, mediante el cual presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe anual DGAC-UPI-INF-57-2025, de autoevaluación del sistema de control interno institucional del año 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0058-2026, de la Dirección General, DGAC-UPI-OF-326-2025 del Proceso de Gestión de Calidad y Control Interno y el informe anual DGAC-UPI-INF-57-2025 de autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional del año 2025.

Al CETAC:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

1.- Aprobar este informe y solicitar a la Dirección General la implementación de las recomendaciones bajo su responsabilidad.

2.- Hacerle un recordatorio a la encargada del proceso de Gerencia del Contrato de Concesión del AIDOQ, así como a las demás dependencias que tienen como jefatura el CETAC (Dirección General, Órgano Fiscalizador, Unidad de Accidentes e Incidentes, Secretaría CETAC, Contraloría de Servicios) la importancia de velar por el cumplimiento de la misión, visión y misión institucionales y el seguimiento integral del código de ética y valores institucionales.

A la Dirección General:

1.- Realizar los esfuerzos correspondientes para resolver las debilidades de Control Interno del proceso Fiscalización de Contrato de Concesión del AIDOQ.

2.- Felicitar al Departamento de Aeropuertos por sus resultados obtenidos en la ASCI 2025 y solicitarle mantener una cultura de control interno.

3.- Felicitar a la Unidad de Información Aeronáutica por ser la de mayor avance con respecto a la ASCI 2024.

4.- Solicitarle a la Unidad de Tecnologías de Información, la inclusión de un punto en el procedimiento correspondiente, donde se detalle la como se debe administrar el respaldo documental en el servidor institucional y la comunicación de este.
5.- Solicitarle al proceso de Archivo, la inclusión de un punto en el procedimiento correspondiente, donde se detalle la forma correcta de uso del servidor institucional para el archivo y resguardo de documentación.

6.- Reforzar los esfuerzos por disminuir la escasez de personal en la DGAC/CETAC.

7.- Realizarle un llamado de atención a la Unidad de Transporte Aéreo por no haber realizado la ASCI 2025 y explorar con la Unidad de Asesoría Jurídica si caben medidas disciplinarias adicionales.

8.- Determinar la manera correcta en que deben realizarse las delegaciones de autoridad en el Departamento de Aeropuertos.

A la Unidad de Planificación:

1.- Guiar a la DGAC/CETAC en la formulación, ejecución y seguimiento de acciones de mejora a partir de la ASCI 2025.

2.- Reforzar las indicaciones dadas a las dependencias de la DGAC/CETAC sobre la forma en que deben cumplir con la manera de comunicar los resultados de la ASCI.

3.- Recordar a las dependencias la necesidad de mantenerse ejecutando acciones para el fortalecimiento del control interno, aunque no tengan que reportarlas en SIVARI.

4.- Mantenerse capacitando a las dependencias de la DGAC/CETAC en cuanto al correcto llenado de la ASCI.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

5.- Completar el análisis dejado de hacer en este informe al tener los resultados completos de la ASCI 2025.

6.- Revisar la posibilidad de ampliar el plazo para que la Unidad de Transporte Aéreo pueda responder la ASCI 2025 sin retrasar las acciones de mejora de las demás Dependencias.

V.-ENLACE NACIONAL DEL PROYECTO CRI23801

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0261-2026, del 24 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-UPI-050-2026, con fecha del 17 de febrero del 2026, suscrito por el señor Hugo Garita Calderón, Enlace Nacional del Proyecto CRI23801 y la señora Karla Cascante Ureña, jefatura de la Unidad de Planificación Institucional, mediante el cual presenta la informa sobre el avance del Proyecto CRI23801, "Asistencia a la DGAC de Costa Rica, para el desarrollo de una Política Aeronáutica Nacional y la Reforma Integral de la Ley General de Aviación Civil".

El señor William Rodríguez López propuso como acuerdo que, antes de conocer este punto y emitir criterio por parte del CETAC, la Unida de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación realice un análisis y lo presente en una próxima sesión, que podría ser el próximo martes, el señor Rodríguez consultó al señor Mauricio Rodríguez Fallas sobre el asunto.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que podría posponerlo un poco más, aproximadamente quince días, ya que la semana siguiente es una Ley enorme.

El señor William Rodríguez López indicó que el primer martes después de Semana Santa corresponde al siete de abril.

El señor Enio Cubillo Araya recodó que el siete de abril se tiene programada una audiencia de COOPESA.

El señor Marcos Castillo Masís propuso que se programe para el nueve de abril del presente año.

El señor William Rodríguez López también propuso que se fije el nueve de abril del presente año.

El señor Mauricio Campos Carrión indicó que anteriormente la señora Nidia Cordero Padilla había sugerido la posibilidad de realizar una sesión extraordinaria para conocer exclusivamente la Ley. Manifestó su interés en retomar esta propuesta para conocer la Ley, con el fin de abordar los comentarios con total calma y solicitó conocer la opinión de los presentes para someter la idea a consideración.

El señor William Rodríguez López indicó que le parece prudente profundizar en la propuesta del proyecto de Ley y preguntó que si alguien tenía alguna sugerencia adicional o diferente. Señaló que sería necesario fijar una fecha y propuso que, mientras se desarrolla la sesión, las señoras Raquel Calderón o Adacdisa Santamaría Rodríguez determinar una posible fecha dedicar a este tema. Desde su perspectiva, consideró que debería ser

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

un lunes, de acuerdo con lo conversado, y que la fecha se podría tomar como acuerdo en asuntos de la presidenta o en asuntos de los directores, dejando la posibilidad de que alguna de las dos señoras lo proponga formalmente.

La señora Raquel Calderón Madrigal que la sesión se realice el lunes seis de abril, ya que el señor Mauricio Rodríguez tiene programada otra actividad para el 9 de abril.

La señora Nidia Cordero Padilla indicó que no es posible realizar la sesión el seis de abril, ya que el señor Mauricio Rodríguez Fallas presentará el informe hasta el nueve; por lo tanto, la sesión debería programarse para el lunes siguiente, de manea que hay tiempo para leer y analizar el informe antes de la exposición durante la extraordinaria.

El señor William Rodríguez López indicó que la propuesta de fecha para la sesión extraordinaria es el 13 de abril, con el fin exclusivo de que no se incluya otros temas, para que se realice la presentación y se analice el articulado del proyecto para actualización de la Ley General de Aviación Civil. Consulto a los señore directores si tenían algún criterio adicional al respecto.

El señor Enio Cubillo Araya consultó al señor William Rodríguez López para confirmar si la sesión es únicamente para conocer el tema de la reforma de la Ley en general, y no para revisar un proyecto de Ley específico que se presente en la Asamblea Legislativa. Señaló que quería dejar claro que se trata de analizar de fondo lo que está sucediendo con la reforma de la Ley, pero sin abordar la presentación formal de un proyecto de reforma.

El señor William Rodríguez López consultó si, tal como lo expreso el señor Enio Cubillo Araya, la intención era únicamente conocer el articulado de la Ley de manera explicativa, ya que él había entendido que se quería revisar el articulado en detalle.

El señor Marcos Castillo Masís indicó que efectivamente, como lo señaló el señor Enio Cubillo Araya, se trata de exponer en qué consistió todo el proyecto de reforma, pero no de revisar el proyecto de Ley en sí, le corresponde al MOPT.

El señor William Rodríguez López indicó que percibe cierta redundancia con respecto a lo que el señor Mauricio Rodríguez Fallas presentará el jueves, pero propuso que el señor Mauricio Rodríguez Fallas aclare este punto.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas incidió que ese será precisamente el enfoque de su intervención, aclarar quién es el responsable de presentar el proyecto de Ley en esa sesión extraordinaria, señalando que el proyecto de Ley no es iniciativa de la Unidad de Asesoría Jurídica, sino que se realizará un análisis previo que contemple la reforma integral y la incorporación de todas las modificaciones.

El señor Marcos Castillo Masis aclaró al señor Wagner Mauricio Rodríguez Fallas que Aviación Civil no presenta el proyecto de ley, el documento como tal se envía al MOPT, que se encarga de realizar el análisis jurídico, la consulta pública y, una vez completado todo el proceso, lo remiten a la Asamblea Legislativa. Señalo que, según su entendimiento, el trece de abril el equipo que preparó el borrador y que trabajó con la OACI, compuesto por el señor Miguel Solano y la señora Karla Cascante, expondrá cómo se llegó a ese

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

documento y resolverá todas las dudas sobre el borrador. Reiteró que el proyecto de Ley es completamente aparte, que corresponde al MOPT y ellos sería quienes eventualmente lo presentarían.

La señora Nidia Cordero Padilla manifestó que el objetivo es conocer lo que se ha presentado, y que el señor Mauricio Rodriuez Fallas realice un análisis jurídico sobre dicho material. Señaló que no se busca que quienes trabajaron en el proyecto venga a justificar su labor, ya que ellos hicieron su mejor esfuerzo y entregaron el documento. En cambio, se pretende que, duranta la sesión extraordinaria el señor Mauricio Rodriuez Fallas explique el análisis jurídico, se trabaje, se analicen los artículos y capítulos del proyecto presentados, para entender su conocimiento y discutirlo, sin repetir explicaciones sobre la elaboración del borrador.

El señor William Rodríguez López indicó a la señora Nidia Cordero Padilla, que primero debe presentarse el grupo de personas citado por el señor Marcos Castillo Masis para explicar el documento, y posteriormente el señor Mauricio Rodriuez Fallas Mauricio realizará un análisis jurídico del asunto.

La señora Nidia Cordero Padilla indicó que eso corresponde a lo que figura en la agenda de hoy, la documentación que ellos ya enviaron y que debía ser revisada previamente. Señaló que dicho material constituye el insumo de la presentación de lo realización, pero enfatizó que se requiere un análisis de esa información por parte de nuestro asesor jurídico. Explicó que es necesario que todos lean la documentación para llegar informados sesión extraordinaria, recibir el criterio de la asesoría jurídica y, a partir de ello, poder conversar e intercambiar opiniones sobre lo que cada uno considere pertinente.

El señor William Rodríguez López aclaró que uno podría preguntar, si ya nos presentó la documentación y la tenemos disponible, para qué sería necesario solicitar que esas personas vengan a explicárnosla nuevamente.

La señora Nidia Cordero Padilla indicó que no se está solicitándola presencia del grupo de trabajo, sino únicamente que se realice el análisis jurídico.

El señor William Rodríguez López indicó que se está generando una contradicción, ya que señor Mauricio Campos Carrion planteó la necesidad de realizar una sesión extraordinaria exclusivamente para revisar el tema de la Ley. Señaló que, según el orden propuesto, se le solicita primero al señor Mauricio Rodríguez Fallas que presente un análisis previo, para que después venga el grupo de trabajo a explicarlo. Desde su punto de vista, esa secuencia hace que la sesión extraordinaria parezca innecesaria; consideró que si la orden fura inverso podría entenderlo mejor, pero tal como está análisis primero y explicación después, no le encuentra sentido.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que comparte la misma interrogante, si el día nueve se va a presentar un criterio legal sobre la revisión de la Ley, surge la duda de quién presentará el día trece, si ellos mismo van a presentar exactamente lo mismo o si sería el grupo que trabajó en la Ley. Señalo que se si el nueve se presentará un criterio técnico, lo cual es parte de nuestra competencia y el trece quién la presenta y si la presentamos nosotros mismos, qué vamos a cambiar no estamos reproduciendo exactamente lo mismo.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

El señor Mauricio Campos Carrión indicó que la idea era mantener la fecha establecida para que el señor Mauricio Rodríguez Fallas presente el informe, prevista para el nueve de abril, de manera que los directores tuvieran algunos días para leer la documentación presentada. Propuso que, el lunes se realice una sesión extraordinaria con el formato de una mesa de trabajo, donde se puedan incorporar las dudas y sugerencias de los directores, permitiendo discutir y tomar en cuenta las consideraciones de todos para el análisis o eventual reforma del proyecto.

El señor William Rodríguez López indicó que lo lógico sería que esa sesión, llamémosla así, se realizara antes de que el señor Mauricio Rodríguez Fallas presente su análisis jurídico. Es decir, propuso hacerla el lunes trece de abril y que el señor Mauricio Rodríguez Fallas presente su análisis una semana después de la fecha originalmente decidida, había sido el jueves.

El señor Mauricio Campos Carrión indicó que apoyaba la propuesta tal como la planteó el señor William Rodríguez López.

El señor William Rodríguez López propuso que la sesión extraordinaria se realizará el lunes trece de abrir y el jueves dieciséis de abril el señor Mauricio Rodríguez Fallas presente una exposición, referente el avance del Proyecto CRI23801, "Asistencia a la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, para el desarrollo de una Política Aeronáutica Nacional y la Reforma Integral de la Ley General de Aviación Civil".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Se acordó que para el lunes 13 de abril del 2026, se lleve a cabo la sesión extraordinaria y para que el señor Mauricio Rodríguez Fallas de la Unidad de la Asesoría Jurídica presente una exposición, referente al avance del Proyecto CRI23801, "Asistencia a la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, para el desarrollo de una Política Aeronáutica Nacional y la Reforma Integral de la Ley General de Aviación Civil", para el jueves 16 de abril de 2026. **ACUERDO FIRME.**

VI.-CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO SÉTIMO

Se conoce escrito con fecha del 04 de marzo de 2026, suscrito por el señor David Damazzio, con el fin de solicitar formalmente que su asunto sea visto ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, con respecto a la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATP), para que sea incorporado en la agenda de la sesión convocada para el jueves 5 de marzo y que el mismo sea conocido y resuelto, en definitiva y sin más dilaciones. El señor William Rodríguez López indicó que se debía informar al señor David Damazzio Fernández que el asunto ya fue conocido y se resolvió, y remitirle lo acordado en su momento.

El señor William Rodríguez López indicó que se debía informar al señor David Damazzio Fernández ya fue conocido y resuelto, y remitirle lo acordado en su momento, en la sesión 03-2026, articulo 20, mediante el acuerdo 106-2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Informar al señor David Damazzio Fernández que el asunto ya fue conocido y resuelto, y remitirle lo acordado en su momento, en la sesión 03-2026, articulo 20, mediante el acuerdo 106-2026. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

ARTÍCULO OCTAVO

Se conoce el oficio DFOE-SEM-0414/02775, con fecha del 25 de febrero de 2026, suscrito por los señores Carlos Morales Castro, Gerente de Aerea, Juan Carlos Rivera Fallas, Fiscalizador y la señora Cintya Jiménez Gómez, Asistente Técnica, de la Contraloría General de la República, mediante el cual comunican el resultado del análisis efectuado a la información remitida por esa institución, y conforme al alcance establecido en lo dispuesto por la Contraloría General, esta Área de Seguimiento para la Mejora Pública determinó que esa Administración atendió las disposiciones 4.6 y 4.7 contenidas en el informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2024, acerca de la auditoría sobre el control ejercido por el CETAC en el Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1.- Dar por recibido el oficio DFOE-SEM-0414/02775, de la Controlaría General de la República.

2.- Comunicar el oficio DFOE-SEM-0414/02775, al señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General - Órgano Fiscalizador- OFGI-AIJS, para que sede por enterado lo comunico por la Contraloría General de la República sobre las disposiciones 4.6 y 4.7 del informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2024. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO NOVENO

Este artículo corresponde a un proceso administrativo en desarrollo por lo que se trata de información confidencial, hasta que este concluya el proceso de resolución final se conocerá en el acta que corresponda.

VII.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A.- COMISIÓN FONDOS EXTERNOS

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0035-2026, del 08 de enero del 2026, 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-UPI-OF-317-2025, del 10 de diciembre del 2025, suscrito por la señora Bernardita Mora Segura y los señores Hugo Garita Calderón, Carlos Guerrero Torres, miembros de la Comisión de Fondos Externos, en el que presentan un informe donde comunican que se procedió a revisar y analizar la solicitud relacionada con la utilización de recursos del Fondo de Asistencia Técnica del año 2025, para la contratación de una consultoría orientada a la formulación de alternativas de desarrollo del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en caso de retraso en el traslado de COOPESA.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0035-2026, de la Dirección General, DGAC-UPI-OF-317-2025 y de la Comisión Fondos Externos:

1.- Aprobar la utilización de recursos del Fondo de Asistencia Técnica 2025, para la contratación indicada, y disponer su inclusión dentro del presupuesto correspondiente, para lo que se adjunta la documentación soporte. **ACUERDO FIRME.**

B.– UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0037-2026, del 08 de enero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DFA-URF-PRES-OF-650-2025 del 15 de diciembre del 2025, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de Unidad de Recursos Financieros, en el que remite el informe de Modificación Presupuestaria Decreto H-001 Salario escolar por un monto de ¢68.000.000,00 (Sesenta y ocho millones de colones exactos).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0037-2026, de la Dirección General y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-650-2025 de la Unidad de Recursos Financieros:

Aprobar el informe de Modificación Presupuestaria Decreto H-001, salario escolar por un monto de ¢68.000.000,00 (Sesenta y ocho millones de colones exactos).

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0038-2026, del 08 de enero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DFA-URF-PRES-OF-651-2025 del 17 de diciembre del 2026, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de Unidad de Recursos Financieros, en el que remite el informe de modificación Presupuestaria Decreto H-002 no devengados por un monto de ¢30.844.822,00 (treinta millones ochocientos cuarenta y cuatro mil ochocientos veintidós colones exactos).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0038-2026, de la Dirección General y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-0651-2025 de la Unidad de Recursos Financieros:

- Aprobar el informe de Modificación Presupuestaria Decreto H-002, no devengados por un monto de ¢30.844.822,00 (treinta millones ochocientos cuarenta y cuatro mil ochocientos veintidós colones exactos).

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

C. – PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0213-2026, del 10 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DSO-PRA-OF-017-2026, con fecha del 10 de febrero del 2026, suscrito por el señor Miguel Alonso Solano García, encargado del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas, mediante el cual remite el informe que presenta el proyecto del Reglamento Aeronáutico Costarricense RAC-21, relativo a la Certificación y Aceptación de Productos Aeronáuticos, con el objeto de iniciar formalmente el proceso de mejora regulatoria previo a su eventual aprobación y emisión como Decreto Ejecutivo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0213-2026, de la Dirección General y el DGAC-DSO-PRA-OF-017-2026 del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas.

1.- Aprobar el proyecto del RAC-21 para efectos de consulta pública.

2.- Ordenar la apertura del trámite de audiencia por el plazo de diez (10) días hábiles, conforme al artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública (se adjunta proyecto).

3.- Autorizar la suscripción y publicación del aviso correspondiente en el Diario Oficial *La Gaceta*.

4.- Disponer la publicación del proyecto en el sitio web institucional de la Dirección General de Aviación Civil, a efectos de garantizar el acceso público durante el proceso de consulta.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0324-2026, del 25 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DSO-PRA-OF-0021-2026, con fecha del 25 de febrero del 2026, suscrito por el señor Miguel Alonso Solano García, encargado del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas, mediante el cual remite el informe que presenta el proyecto de adendum al "MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO PARA LA COLABORACIÓN EN SEGURIDAD DE AVIACIÓN", entre el CETAC y la IATA y para ejecución de la Dirección General de Aviación Civil y que fuera aprobado por el CETAC, mediante el artículo tercero de la sesión ordinaria 35-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 01 de julio del 2025 (CETAC-AC-2025-0674).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0324-2026, de la Dirección General y el DGAC-DSO-PRA-OF-0021-2026 del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas.

1.- Aprobar la inclusión de esta cláusula en ambas versiones:

El objetivo de este MOU aprobado es proporcionar un marco de colaboración entre las Partes para llevar a cabo proyectos, iniciativas y actividades asociadas de cooperación en las diversas áreas de la aviación civil en

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

relación con los Programas IOSA, ISSA e ISAGO y las actividades de supervisión de la seguridad operacional y siendo que se trata de la inclusión de la cláusula 9 adoptando la condición para que prevalezca lo escrito en inglés "*en caso de cualquier inconsistencia o discrepancia*", recomiendo su suscripción total con la inclusión indicada y se adopte un nuevo acuerdo que sustituye el artículo tercero de la sesión ordinaria 35-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 01 de julio del 2025.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0403-2026, del 09 de marzo del 2026, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DSO-PRA-OF-036-2025, con fecha del 03 de noviembre del 2025, suscrito por el señor Miguel Alonso Solano García, encargado del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas, mediante el cual remite el informe que presenta el Reclamo administrativo A LAS EXCLUSIVAS DE COSTA RICA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA, para estacionar aeronaves en el hangar 8 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, permisionado a la compañía AEROVÍAS DE SAN CARLOS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA.

El señor Enio Cubillo Araya consultó si el hangar ya está permitido en ese sentido.

El señor Marcos Castillo Masís confirmó que el hangar se encuentra dentro del RACS.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0403-2026, de la Dirección General y el DGAC-DSO-PRA-OF-036-2025 del Proceso de Regulaciones Aeronáuticas.

1.- Rechazar en todos sus extremos el reclamo administrativo interpuesto por la empresa Alas Exclusivas de Costa Rica Sociedad de Responsabilidad Limitada para estacionar aeronaves en el hangar 8 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, permisionado a la compañía AEROVÍAS DE SAN CARLOS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA.

2.- Iniciar la gestión de desalojo administrativo por medio de la Coordinación de Aeropuertos de conformidad con lo indicado de parte de la Unidad de Asesoría Jurídica mediante oficio N° DGAC-AJ-OF-1270-2024 de 19 de noviembre de 2024.

3.- En cuanto a las causales de petición de separación de conocimiento del presente reclamo administrativo de los funcionarios Mauricio Rodríguez Fallas y Luis Diego Díaz Hernández no se emite criterio alguno.

4.- Indicar con todo respeto, que dentro de las funciones del PRA no se considera tramitar ni revisar recursos administrativos presentados ante Unidades Asesoras fuera de su competencia (RACS Aeronáuticos) ya que no puede constituirse este Proceso en una instancia de revisión en alzada impropia; no obstante se dio curso al reclamo de marras con el fin de no afectar el proceso requerido ante la Dirección General.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

D. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0180-2026, del 06 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0155-2026, del 06 de febrero del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillos 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 en el que se conoce la solicitud de certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-549062, representada por la señora Sonia María Arias Gutiérrez, en calidad de apoderada generalísima, para brindar los servicios de Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, para mantenimiento aeronáutico en las modalidades de A2 Aviones y A3 Helicópteros; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0180-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0155-2026, 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 049-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 049-2026 que resuelve:

1.- Otorgar a la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-549062, representada por la señora Sonia María Arias Gutiérrez, en calidad de apoderada generalísima, certificado de explotación, bajo los siguientes elementos:

Tipo de servicio: Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, clase Aeronaves en las Subclases A2 Aviones y A3 Helicópteros, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación de la Compañía.

Base de operaciones: Hangar número 18 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2.- Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por el plazo de 5 años contados a partir de su expedición.

3.- Consideraciones técnicas: La compañía Vip Heli Services sociedad anónima, 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.

4.- Cumplimiento de las leyes: La compañía Vip Heli Services sociedad anónima ort se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

5.- Otras obligaciones: La compañía Vip Heli Services sociedad anónima 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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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 de 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 de 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT de 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 de 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 de 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.

Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones en los servicios citados, 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.

Una vez otorgado el Certificado de Explotación, la concesionaria quedará obligada a realizar, sin dilación alguna, todos los trámites correspondientes ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), debiendo inscribirse como patrono y cumplir de manera estricta y permanente con todas las obligaciones derivadas del régimen de la seguridad social, conforme a la normativa legal y reglamentaria vigente, siendo esta obligación condición esencial para el ejercicio y mantenimiento de la explotación concedida.

6.- Notifíquese a la señora Sonia María Arias Gutiérrez, apoderada generalísima de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, por medio del correo electrónico: info@vipheliservices.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Asesoría Jurídica, Aeropuertos y Aeronavegabilidad. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0345-2026, del 27 de febrero del 2026, 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-0271-2026, del 27 de febrero del 2026, 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 se remite el informe con la solicitud del segundo permiso provisional de operación, referente a la ampliación del certificado de explotación de la compañía de la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, cédula jurídica número 1-0990-0458, en su calidad de apoderada generalísima, la ampliación solicitada incorporar la ruta Orlando, Estados Unidos – San José, Costa Rica – Orlando, Estados Unidos (MCO–SJO–MCO). Dicho permiso es efectivo a partir de 21 de marzo de 2026, fecha posterior al vencimiento del primer permiso provisional autorizado a dicha compañía.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0345-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0271-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

1.- Se autorice a la compañía Frontier Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-485134, representada por la señora Alina Nassar Jorge, cédula jurídica número 1-0990-0458, en su calidad de apoderada generalísima, un segundo permiso provisional de operación para brindar los servicios de transporte aéreo regular y no regular internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Orlando, Estados Unidos - San José, Costa Rica- Orlando, Estados Unidos (MCO-SJO-MCO), por un plazo de tres meses, efectivo a partir de 21 de marzo de 2026, fecha posterior al vencimiento del primer permiso provisional autorizado a dicha compañía, por Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo décimo noveno de la sesión ordinaria 68-2025 de 4 de diciembre de 2025.

2.- Notifíquese a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañia Frontier Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Comuníquese a las Unidades de Aeronavegabilidad, Avsec Fal, Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0373-2026, del 05 de marzo del 2026, 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-0295-2026, del 04 de marzo del 2026, 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 se remite el informe con la solicitud del segundo permiso provisional de operación, referente a la ampliación del certificado de explotación de la compañía Westjet Airlines, cédula de persona jurídica número 3-012-611990, representada por el señor Luis León Portela Granados, portador de la cédula de identidad número 604560749, para operar las rutas Montreal (YUL) – Liberia (LIR) – Montreal (YUL), Vancouver (YVR) – Liberia (LIR) - Vancouver (YVR) y Winnipeg (YWG) – Liberia (LIR) - Winnipeg (YWG), en la modalidad de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, efectivo a partir del 13 de marzo de 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0373-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0295-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1.- De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-1587-2025, DGAC-DSO-AVSEC-FAL-OF-195-2025 y DGAC-DSO-TA-INF-286-2025, todos de 11 de diciembre de 2025, emitidos por las Unidades de Aeronavegabilidad, Avsec-Fal y Transporte Aéreo, se autoriza a la compañía Westjet Airlines, cédula de persona jurídica número 3-012-611990, representada por el señor Luis León Portela Granados, portador de la cédula de identidad número 604560749, un segundo Permiso provisional de operación para brindar los servicios de vuelos internacionales regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, en las rutas: Montreal (YUL) – Liberia (LIR) – Montreal (YUL), Vancouver (YVR) – Liberia (LIR) - Vancouver (YVR) y Winnipeg (YWG) – Liberia (LIR) - Winnipeg (YWG), por un plazo de tres meses, efectivo a partir de 13 de marzo de 2026.

2.- Notificar al señor Luis León Portela Granados, apoderado generalísimo de la compañía Westjet Airlines, por medio de los correos electrónicos: Luis.Portela@ashandling.com y jefaturatecnica@ashandling.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, Avsec Fal y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

Se conoce el oficio DGAC-AJ-OF-0298-2026, del 05 de marzo del 2026, suscrito por los señores Dennis López Cunningham, Asesor Legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe interpuesto por el señor David Damazzio Fernández, mediante el cual presenta la sentencia dictada a las nueve horas treinta minutos del veintisiete de febrero de dos mil veintiséis, de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, dentro del expediente número 26-001019-0007-CO.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que el señor David Damazzio Fernández presentó un recurso de amparo contra el Consejo Técnico de Aviación Civil debido a que no dio respuesta a una solicitud de información. Señaló que se declaró un lugar y se ordenó al Consejo que, en un plazo de tres días, proporcionara la respuesta al señor Damazzio Fernández. El informe de asesoría jurídica indica a la Secretaría del Consejo que debe dar respuesta al interesado, se ha preparado un proyecto de respuesta por parte de la señora Raquel Calderón, el cual está listo para notificación, pero está a la espera de la firma de algunas actas. La recomendación es notificar al señor Damazzio Fernández la información solicitada y al mismo tiempo, recabar los datos necesarios para poder contestar a la Sala Constitucional.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-AJ-OF-0298-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; resuelve:

1.- Solicitar remitir a la Unidad de Asesoría Jurídica, dentro del plazo de tres (3) días hábiles, el informe correspondiente que acredite las gestiones realizadas para la ejecución de la sentencia. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO

Se conoce el oficio DGAC-AJ-OF-0304-2026, del 05 de marzo del 2026, suscrito por los señores Dennis López Cunningham, Asesor Legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la ratificación del oficio número DGAC-DG-OF-0229-2026, del 20 de febrero de 2026, mediante el cual la Dirección General, conoce el incidente de nulidad interpuesto por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, cédula de identidad número 3-0471-0912, contra Directiva Operacional DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-AJ-OF-0304-2026 y DGAC-DG-OF-0229-2026, 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 050-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 050-2026 que resuelve:

1.- Declarar inadmisible, por improcedente, el incidente de nulidad absoluta, evidente y manifiesta contra la Directiva Operacional número DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025, emitida en septiembre de 2025, promovido por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, por cuanto, la gestión no satisface los presupuestos estrictos de procedencia previstos en el artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, por no evidenciarse —ictu oculi— un vicio absoluto, evidente y manifiesto y por versar sus alegatos sobre una controversia de legalidad ordinaria que requiere interpretación jurídica y valoración técnica especializada,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

impropia de esta vía excepcional; sin perjuicio de lo indicado sobre el requisito de acto declaratorio de derechos y demás límites expuestos en los considerandos.

2.- Notificar la presente resolución al señor David Gabriel Damazzio Fernández; comuníquese a la Dirección General de Aviación Civil, para lo que en derecho corresponda. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

Se conoce el oficio DGAC-AJ-OF-0307-2026, del 03 de marzo del 2026, suscrito por los señores Dennis López Cunningham, Asesor Legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de objeción interpuesto por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la compañía Nefah sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor No. 2026LY-000003-0006600001, para la Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-AJ-OF-0307-2026, 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 51-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 51-2026 que resuelve:

1.- Declarar inadmisible el recurso de objeción número 8002026000000460, interpuesto por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la empresa Nefah sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominada "Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", por haber sido presentado ante un órgano carente de competencia legal para conocer y resolver recursos de objeción en procedimientos de licitación mayor, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública.

2.- En virtud de lo anterior, al configurarse un defecto de admisibilidad en la vía utilizada para interponer la impugnación, no procede entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente.

3.- Delegar en el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, la firma de la presente resolución en el SICOP.

4.- Notifíquese por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop). **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO

Se conoce oficio DGAC-AJ-OF-0308-2026, del 06 de marzo del 2026, suscrito por los señores Dennis López Cunningham, Asesor Legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el recurso de objeción interpuesto por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), por el señor Hong Bin Hong Tsai, en su condición de representante legal de la compañía Charq Estudio sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-35369,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, para la Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-AJ-OF-0308-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.05, a la cual se le asigna el número 52-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 52-2026 que resuelve:

1. Declarar inadmisible el recurso de objeción número 8002026000000445, interpuesto por el señor Hong Bin Hong Tsai, en su condición de representante legal de la empresa Charq Estudio, S.A., cédula jurídica 3-101-35369, contra el pliego de condiciones de la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001, denominada "Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", por haber sido presentado ante un órgano carente de competencia legal para conocer y resolver recursos de objeción en procedimientos de licitación mayor, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública.

2. En virtud de lo anterior, al configurarse un defecto de admisibilidad en la vía utilizada para interponer la impugnación, no procede entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente.

3. Delegar en el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, la firma de la presente resolución en el SICOP.

4. Notifíquese por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop). **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0309-2026, del 24 de febrero del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0243-2026, del 23 de febrero del 2026, suscrito por la señora Chris Toruño Granados asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución en el que conoce el criterio sobre la revocación del permiso de uso en precario del lote para construir número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (artículo 154 de la Ley General de Administración Pública), permisionado para uso privado a la compañía Tiada sociedad anónima, portadora de la cédula jurídica número 3-101-100721, de conformidad con la instrucción girada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo quinto de la sesión ordinaria 54-2025 de 14 de octubre de 2025, así como, el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos, mediante oficio número DGAC-DA-OF-0424-2025 de 21 de noviembre de 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0309-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0243-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 53-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 53-2026 que resuelve:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

1.- Revocar, por razones de interés público, oportunidad o conveniencia, el permiso de uso en precario del lote número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual tiene un área total de 225 metros cuadrados, el cual fue otorgado para uso privado a la compañía Tiada sociedad anónima, portadora de la cédula jurídica número 3-101-100721, mediante la resolución número 180-2021 de las 18:52 horas de 1° de noviembre de 2021, aprobada por el Consejo de Aviación Civil, mediante el artículo noveno de la sesión ordinaria número 83-2021 de 1° de noviembre de 2021.

2.- Disponer que la revocatoria del permiso de uso en precario no se ejecute de forma intempestiva, autorizando a la compañía Tiada sociedad anónima a mantener la ocupación material del lote número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en forma estrictamente transitoria y provisional, únicamente, hasta tanto se materialice el proceso de licitación promovido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para la adjudicación de hangares y espacios de hangar de uso privado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y la adjudicación al nuevo ocupante se encuentre en firme.

3.- Establecer como condición expresa de la ocupación transitoria que la compañía Tiada sociedad anónima deberá mantenerse al día en el pago de los cánones, tarifas, derechos y demás obligaciones aplicables, conforme al régimen tarifario vigente y a las condiciones originalmente impuestas en el permiso de uso en precario, así como, cumplir con todas las disposiciones técnicas, operativas, administrativas y de seguridad dictadas por la Dirección General de Aviación Civil y la administración aeroportuaria, advirtiéndose que el incumplimiento de dichas obligaciones facultará a la Administración para ordenar el desalojo inmediato del bien.

4.- Instruir al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil para que realice todas las gestiones administrativas necesarias a efectos de dar seguimiento al proceso licitatorio en curso, fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones del permisionario durante el período transitorio y coordinar de manera planificada, armónica y oportuna, el desalojo de la compañía Tiada sociedad anónima, el retiro de la infraestructura removible y la entrega material del lote número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma al adjudicatario del procedimiento de concesión, conforme a lo dispuesto en los artículos 25 del Reglamento de Reorganización Administrativa Integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, decreto ejecutivo número 41417-MOPT de 11 de octubre de 2018, y 11 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008. La comunicación del desalojo definitivo de la compañía Tiada sociedad anónima, por parte del Departamento de Aeropuertos, deberá notificarse como mínimo, con quince (15) días hábiles de antelación a su materialización.

5.- Notificarle de la presente resolución al señor Manuel Solano Corrales, representante legal de la compañía Tiada sociedad anónima, por medio del correo electrónico solanomanuel06@gmail.com

6.- Comunicarle lo resuelto a las jefaturas del Departamento de Aeropuertos, Departamento Financiero Administrativo y a la Unidad de Asesoría Jurídica.

7.- Contra este acto administrativo procede el recurso de revocatoria (procedimiento impugnatorio), el cual deberá interponerse ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el plazo máximo de tres días hábiles, tal y como lo establecen los artículos 345 y 346 de la Ley General de Administración Pública. La interposición del procedimiento impugnatorio no suspende la ejecución del presente acto administrativo, según lo señala el artículo 148 de la Ley General de Administración Pública. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

VIII.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO

El señor William Rodríguez López indicó que, a petición específica de la Secretaría de Actas, se tome un acuerdo en el sentido de que aquellas solicitudes o gestiones que ingresen a la Secretaría sobre temas ya conocidos puedan ser respondidas indicando que el asunto ya fue tratado, especificando los detalles de la sesión en el artículo en que se conoció, de manera que no vuelva a ser remitido al CETAC.

El señor Mauricio Campos Carrion indicó que le gustaría complementar lo expresado por el señor William Rodríguez López, sugiriendo que el acuerdo se pudiera redacta de la siguiente manera;

Instruir a la Secretaría de Actas para que gestione la correspondencia entrante mediante el correo electrónico, bajo los siguientes criterios:

- Uso de antecedentes: Si un tema ya fue resuelto por este Consejo, la Secretaría, responderá directamente al interesado, indicando el número de acuerdo que atiende el asunto, sin necesidad de elevarlo nuevamente a sesión.

- Validación de contenido: La Secretaría será responsable de verificar que el acuerdo citado cubra la totalidad de los puntos consultados.

- Excepción por temas nuevos: Si la gestión incluye al menos un elemento o solicitud no contemplada en acuerdos previos, el asunto deberá presentarse al CETAC para su conocimiento y resolución.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Uso de antecedentes: Si un tema ya fue resuelto por este Consejo, la Secretaría, responderá directamente al interesado, indicando el número de acuerdo que atiende el asunto, sin necesidad de elevarlo nuevamente a sesión.

- Validación de contenido: La Secretaría será responsable de verificar que el acuerdo citado cubra la totalidad de los puntos consultados.

- Excepción por temas nuevos: Si la gestión incluye al menos un elemento o solicitud no contemplada en acuerdos previos, el asunto deberá presentarse al CETAC para su conocimiento y resolución. **ACUERDO FIRME.**

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES No hay.

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON VEINTIOCHO MINUTOS

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

NIDIA CORDERO PADILLA

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

ENIO CUBILLO ARAYA

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 06-2026

Fecha: 17 de marzo del 2026
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- Aprobación de la agenda No. 06-2026

II. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- Aprobación del acta de la sesión No. 03-2026

III. GERENCIA DE PROYECTO DE LA CONCESIÓN DEL AIDOQ.

1.- Informe relacionado con la respuesta del traslado CETAC-TC-2026-0044, referente a la solicitud del señor Guillermo Álvarez Martínez con relación a los RTM del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros.

2.- Informe relacionado con el traslado de solicitud de CORIPORT, sobre las tarifas diferenciadas para operaciones fuera de horario pico en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros.

IV. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL.

1.- Informe relacionado con la autoevaluación del sistema de control interno institucional del año 2025.

V. ENLACE NACIONAL DEL PROYECTO CRI23801.

1.- Informe relacionado con la remisión del documento, "Parte IV – Ley General De Aviación Civil – objetivo 4" (Versión final) – Proyecto CRI23801.

VI. CORRESPONDENCIA.

1.- Se conoce escrito con fecha del 04 de marzo de 2026, suscrito por el señor Davis Damazzio, con el fin de solicitar formalmente que su asunto sea visto ante el Consejo Técnico de Aviación Civil.

2.- Se conoce el oficio DFOE-SEM-0414/02775, referente a las disposiciones 4.6 y 4.7 del informe n.° DFOE-CIU-IAD-00001-2024, emitido por la Contraloría General de la República.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

3.- Se conoce el oficio CNE-UGPR-OF-0713-2026, con fecha del 11 de marzo del 2026, suscrito por los señores Sergio Javier Escamilla Leiva, Ingeniero Fiscalizador, UGPR y V°B° de Orlando Marín Falla, jefe UGPR, mediante el cual solicita el nombramiento de la contraparte técnica de las contrataciones N° 2023PX-000239-0006500001 y N° 2023PX-000310-0006500001.

VII. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

A.- COMISIÓN FONDOS EXTERNOS

A1.- Informe relacionado con la recomendación sobre uso de los Fondos de Asistencia Técnica-alternativas de COOPESA.

B.-UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS.

B1.- Informe referente a la modificación Presupuestaria Decreto H-001, Salario Escolar.

B2.- Informe referente a la modificación Presupuestaria Decreto H-002, Salario Escolar.

C. PROCESO DE REGULACIÓN AERONÁUTICA.

C1.- Informe relacionado con la revisión preliminar del proyecto de RAC-21 Reglamento Aeronáutico Costarricense, Certificación y Aceptación de Productos Aeronáuticos.

C2.- Informe relacionado con el proyecto de adendum al Memorando de Entendimiento, para la colaboración en Seguridad de Aviación, artículo tercero de la sesión ordinaria 35-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 01 de julio del 2025.

C3.- Informe relacionado con el Reclamo administrativo A LAS EXCLUSIVAS DE COSTA RICA SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITAD, para estacionar aeronaves en el hangar 8 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, permisionado a la compañía AEROVÍAS DE SAN CARLOS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA.

D. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

D1.- Informe relacionado con la solicitud del certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, para brindar los servicios de Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, para mantenimiento aeronáutico en las modalidades de A2 Aviones y A3 Helicópteros; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

D2.- Informe relacionado con el segundo permiso provisional, referente a la ampliación del certificado de explotación de la compañía Frontier Airlines Inc., incorporando la ruta Orlando - San José - Orlando, en la modalidad de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo.

D3.- Informe relacionado con la autorización del segundo permiso provisional, referente a la solicitud de ampliación del certificado de explotación de la compañía Westjet Airlines, para operar las rutas Montreal –

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Liberia – Montreal - Vancouver – Liberia - Vancouver y Winnipeg – Liberia - Winnipeg, en la modalidad de vuelos internacionales regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo.

D4.- Informe relacionado con el cumplimiento de sentencia del recurso de amparo.

D5.- Informe relacionado con la remisión de la nulidad absoluta, evidente y manifiesta, artículo 173 de la Ley General de Administración Pública, interpuesta por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, cédula de identidad número 3-0471-0912, contra de la Directiva Operacional número DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025, emitida en septiembre de 2025.

D6.- Informe relacionado con la respuesta al recurso de objeción contra del pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, para la Concesión de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

D7.- Informe relacionado con la respuesta a recurso de objeción contra del pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, para la Concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

D8.- Informe relacionado con el criterio legal con respecto a la revocación del permiso de uso en precario del hangar 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, otorgado a la compañía Tiada sociedad anónima.

VIII. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

IX.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

AUDITORIA INTERNA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Anexo N° 2

No. 049-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con dieciocho minutos del diecisiete de marzo de dos mil veintiséis.

Se conoce la solicitud de certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-549062, representada por la señora Sonia María Arias Gutiérrez, en calidad de apoderada generalísima, para brindar los servicios de Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, para mantenimiento aeronáutico en las modalidades de A2 Aviones y A3 Helicópteros; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Resultandos

Primero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0486-2025 de 19 de marzo de 2025, la señora Sonia María Arias Gutiérrez, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil, un certificado de explotación para brindar los servicios como Organización de Manteamiento (OMA 145).

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0110-2025 de 7 de abril de 2025, la señora Debby Beer Rojas, encargada del proceso de espacios del Departamento de Aeropuertos, en lo que interesa, le indica a la representante legal de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, lo siguiente:

> *"De conformidad con el asunto en referencia, donde su persona como Apoderada Generalísima sin Límite de suma de la compañía VIP Heli Services Sociedad Anónima con la cédula de persona jurídica número 3-101-549062, mediante el documento VU-0506-2025-E solicita formalmente la autorización de la utilización de los espacios N° 18 y N° 19 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para el proceso de certificación de Servicios de Mantenimiento a terceros, este departamento procede a indicarle lo siguiente:*
>
> *La Unidad de Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DSO-AIR-OF-0317-2025 de fecha de 26 de marzo de 2025, emitió criterio técnico con relación a la solicitud planteada, misma unidad indicando textualmente lo siguiente:*
>
> *"Es importante indicar que las actividades de mantenimiento que las organizaciones realizan requieren, entre otros aspectos, de herramientas, materiales, equipos, espacio físico, etc. Estos aspectos ya fueron verificados cuando la compañía se certificó para que fuera autorizado a realizar el mantenimiento a sus propias aeronaves.*
>
> *Estos mismos aspectos son los requeridos para una organización que pretende realizar mantenimiento para terceros. Esto en cuanto a instalaciones y equipos para la ejecución de las activades indicadas.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Por lo tanto, ya que la compañía ya tiene autorizado la realización de mantenimiento propio, podemos indicar que ya tiene los elementos requeridos para la realización de servicios a terceros".

Así las cosas, el Departamento de Aeropuertos por lo mencionado anteriormente y en atención a la petición realizada, da a conocer que, no tiene objeción técnica para que dichos espacios sean utilizados en este nuevo Proceso de Certificación de Organización de Mantenimiento para servicios a terceros, por lo cual se autoriza el uso correspondiente para el procedimiento solicitado".

Tercero: Que mediante oficio número DAC-DSO-PCA-OF-0082-2025 de 25 de setiembre de 2025, el señor Alejandro Madrigal López, entonces gerente del proyecto del Proceso de Certificación Aeronáutica, en lo que interesa, indicó lo siguiente:

"Mediante la presente se le informa que la revisión documental efectuada para la empresa VIP HELI Services S.A. cédula Jurídica 3-101-549062, cumple con lo requerido en las regulaciones aeronáuticas para la obtención de un CO, ***en la modalidad de OMA 145 para brindar servicios de mantenimiento a terceros****, y estos han sido aceptados o aprobados según corresponda por las diferentes unidades incluyendo el servicio solicitado el cual queda sujeto en alcance y detalle en las habilitaciones aprobadas como OMA 145:*

Aeronaves A2 *(aviones menores o iguales a 5.700 kg)*
Aeronaves A3 *(helicópteros)*

Además, se indica que ***no existe objeción técnica por parte del Proceso de Certificación*** *para elevar a audiencia pública la solicitud de Certificado de Explotación (CE)".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-257-2025 de 29 de octubre de 2025, la Unida de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"1. Otorgar a la compañía VIP Heli Services S.A., el certificado de explotación para brindar los servicios que se detallan:

- ***Tipo de servicio:*** *Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145 clase Aeronaves en las Subclases A2 Aviones y A3 Helicópteros, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación de la Compañía.*

- ***Base de operaciones:*** *Hangar N°18 Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma*

Nota: *Se* ***sugiere*** *confrontar y/o actualizar esta información con el Departamento de Aeropuertos.*

- ***Vigencia****: plazo de 5 años al tratarse de una compañía nueva.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

2. Otorgar a la compañía VIP Heli Services S.A., amparados al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, un permiso provisional para operar a partir de la aprobación del CETAC, en tanto finaliza el proceso de renovación del certificado de explotación.

3. Autorizar a la compañía VIP Heli Services S.A. aplicar las tarifas y condiciones detalladas a continuación:

Tarifa escalonada por hora de mantenimiento de los $21.43 USD a los $65.00 USD

***Nota**: **Estas** tarifas aplican siempre y cuando estas actividades se mantengan debidamente habilitadas e incorporadas en las especificaciones de operación de la compañía.*

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

5. Registrar la información para la comercialización del servicio según el artículo 148 inciso e de la Ley 5150, según se detalla:

- ***Dirección:** Pavas, Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, Hangar N°18.*
- ***Teléfono:** (506) 2290-0128 / (506) 8549-4444*
- ***Página web:** www.vipheliservices.com / https://www.facebook.com/vipheliservices*
- ***Horario de atención en Aeropuerto:** 08:00 a.m. a 05:00 p.m.*

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-PCA-OF-0087-2025 de 14 de noviembre de 2025, el señor Alejandro Madrigal, entonces gerente del Proyecto de Certificación Técnica, en lo que interesa, indicó lo siguiente:

"En adición al oficio DGAC-DSO-PCA-OF-0082-2025 con fecha 25 de setiembre de 2025, donde se informa al departamento de Asesoría Jurídica que en relación al Proceso de Certificación que mantiene con esta autoridad la empresa VIP HELI Services S.A. cédula Jurídica 3-101-549062 para la obtención de un CE y su correspondiente CO en la modalidad OMA 145 para venta de servicios a terceros, que:

"... no existe objeción técnica por parte del Proceso de Certificación para elevar a audiencia pública la solicitud de Certificado de Explotación (CE)".

Se indica que adición a dicho oficio, no se presenta objeción técnica para el otorgamiento de un permiso provisional de operación si este fuera solicitado por el interesado.

Adicionalmente se informa que el Proceso de Certificación se encuentra en FASE 4".

Sexto: Que mediante artículo décimo tercero de la sesión ordinaria 67-2025 de 2 de diciembre de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa resolvió:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

"1. Elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-549062, representada por la señora Sonia María Arias Gutiérrez, en calidad de apoderada generalísima, para brindar los servicios de Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, para mantenimiento aeronáutico en las modalidades de A2 Aviones y A3 Helicópteros; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

2. De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGAC-DSO-TA-INF-257-2023 de 29 de octubre de 2025, y DGAC-DSO-PCA-OF-0087-2025 de 14 de noviembre de 2025, emitidos por la Unidad de Transporte Aéreo y el Proceso de Certificación Aeronáutica; otorgar a la compañía Vip Heli Services sociedad anónima un permiso provisional de provisional de operación, por un plazo de tres meses efectivo a partir de la aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil".

Séptimo: Que en La Gaceta número 237 de 17 de diciembre de 2025, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima. La audiencia pública se celebró a las 09:00 horas de 23 de enero de 2026, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

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. Fondo del Asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, para brindar los servicios de Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, para mantenimiento aeronáutico en las modalidades de A2 Aviones y A3 Helicópteros; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

1. Que en atención a lo anterior, el inciso I) del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil 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, aviación agrícola, talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, 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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

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".*

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 y sus reformas, 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 de conformidad con los antecedentes anteriores; la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la certificado de explotación para ofrecer servicios de Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, para mantenimiento aeronáutico en las modalidades de A2 Aviones y A3 Helicópteros; según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de certificado de explotación de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima se celebró a las 09:00 horas de 23 de enero de 2026, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-549062, representada por la señora Sonia María Arias Gutiérrez, en calidad de apoderada generalísima, certificado de explotación, bajo los siguientes elementos:

Tipo de servicio: Taller Aeronáutico OMA-MRAC-145, clase Aeronaves en las Subclases A2 Aviones y A3 Helicópteros, según lo que se establezca en sus habilitaciones y limitaciones de operación de la Compañía.

Base de operaciones: Hangar número 18 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2. Vigencia: Otorgar el certificado de explotación por el plazo de 5 años contados a partir de su expedición.

3. Consideraciones técnicas: La compañía Vip Heli Services sociedad anónima, deberá contar con la organización adecuada, el método de control, la vigilancia de las operaciones, el programa de instrucción y de

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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.

4. Cumplimiento de las leyes: La compañía Vip Heli Services sociedad anónima ort se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

5. Otras obligaciones: La compañía Vip Heli Services sociedad anónima 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 de 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 de 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT de 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 de 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 de 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.

Una vez otorgado el certificado de explotación, deberá de iniciar sus operaciones en los servicios citados, 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.

Una vez otorgado el Certificado de Explotación, la concesionaria quedará obligada a realizar, sin dilación alguna, todos los trámites correspondientes ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), debiendo inscribirse como patrono y cumplir de manera estricta y permanente con todas las obligaciones derivadas del régimen de la seguridad social, conforme a la normativa legal y reglamentaria vigente, siendo esta obligación condición esencial para el ejercicio y mantenimiento de la explotación concedida.

6. Notifíquese a la señora Sonia María Arias Gutiérrez, apoderada generalísima de la compañía Vip Heli Services sociedad anónima, por medio del correo electrónico: info@vipheliservices.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Asesoría Jurídica, Aeropuertos y Aeronavegabilidad

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Anexo N° 3

No. 050-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veintitrés minutos del diecisiete de marzo de dos mil veintiséis.

Se conoce el incidente de nulidad interpuesto por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, cédula de identidad número 3-0471-0912, contra Directiva Operacional DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025.

Resultandos

Primero: Que mediante escrito de 17 enero de 2026, el señor David Gabriel Damazzio Fernández promovió la nulidad absoluta, evidente y manifiesta, artículo 173 de la Ley General de Administración Pública, contra la Directiva Operacional número DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025, emitida en septiembre de 2025, alegando que dicho instrumento modifica, actualiza y en la práctica reforma disposiciones del Reglamento Aeronáutico Costarricense LPTA (RAC-LPTA), emitido mediante decreto ejecutivo número 44523-MOPT de 9 de enero de 2024, y sus reformas, excediendo —a su criterio— las competencias de la Dirección General de Aviación Civil.

Segundo: Que el promovente sostiene que la citada directiva se presenta como un instrumento "transitorio", pero que en realidad innova el ordenamiento jurídico, altera un decreto ejecutivo vigente y condiciona derechos, cargas y requisitos de quienes poseen o aspiran a una licencia aeronáutica.

Tercero: Que con posterioridad a la emisión de la directiva original, la Dirección General de Aviación Civil aprobó la Revisión número 1, en fecha 5 de diciembre de 2025, mediante la cual se derogó expresamente uno de los apartados de la versión original y se precisó la prevalencia del RAC-LPTA vigente, manteniéndose incólume el resto del instrumento en su versión revisada.

Cuarto: Que corresponde a este Consejo Técnico de Aviación Civil pronunciarse sobre la admisibilidad y procedencia de la nulidad absoluta, evidente y manifiesta planteada.

Quinto: Que se ha realizado todas las gestiones pertinentes para el dictado de la presente resolución.
Considerandos

PRIMERO: SOBRE LA COMPETENCIA DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL PARA CONOCER LA NULIDAD ABSOLUTA, EVIDENTE Y MANIFIESTA.

Corresponde, como cuestión previa y de orden público, determinar la competencia del Consejo Técnico de Aviación Civil para conocer la gestión planteada contra la Directiva Operacional, emitida por el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.

Sobre el particular, el artículo inciso 2) del 173 de la Ley General de la Administración Pública establece de forma imperativa que, en tratándose de otros entes públicos o órganos con personalidad jurídica o desconcentración, la nulidad absoluta, evidente y manifiesta deberá ser declarada por el "órgano superior supremo de la jerarquía administrativa".

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

En cumplimiento de dicho precepto, se debe contrastar la estructura orgánica definida en el artículo 3 del Reglamento de Reorganización Administrativa Integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil (decreto ejecutivo número 41417-MOPT de 11 de octubre de 2028). Según esta norma, el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación (numeral 3.2.4), es una dependencia operativa subordinada a la Dirección General de Aviación Civil (numeral 3.2), la cual, se encuentra bajo la dirección y autoridad superior del Consejo Técnico de Aviación Civil (numeral 3.1).

En consecuencia, el Consejo Técnico de Aviación Civil, por ostentar la condición de jerarca superior supremo de la estructura administrativa de la aviación civil costarricense, es el órgano formal y materialmente competente para conocer el presente incidente.

Tal control jerárquico se ejerce en estricto cumplimiento del principio de legalidad (artículos 11 de la Constitución Política y 11 de la Ley General de la Administración Pública), y de las potestades de vigilancia sobre los actos de los inferiores establecidas en los artículos 102 y 106 de la Ley General de la Administración Pública.

En consecuencia, se concluye que el Consejo Técnico de Aviación Civil es el competente para conocer y resolver la nulidad absoluta, evidente y manifiesta promovida, sin que ello implique, por sí mismo, un pronunciamiento favorable sobre su admisibilidad o procedencia, extremos que deben ser analizados de manera separada y conforme a los requisitos sustantivos establecidos en el ordenamiento jurídico.

SEGUNDO: SOBRE LA DISTINCIÓN SUSTANCIAL ENTRE ACTOS DE ALCANCE GENERAL Y ACTOS DECLARATORIOS DE DERECHOS SUBJETIVOS.

En el marco del derecho administrativo costarricense, resulta imperativo delimitar las fronteras conceptuales y jurídicas entre los actos de alcance general y los declaratorios de derechos subjetivos, toda vez que de esta distinción depende la validez procesal de la potestad anulatoria ejercida por la Administración. La doctrina nacional, encabezada por el jurista Eduardo Ortiz Ortiz, ha sido contundente al señalar que el acto administrativo de alcance general es aquel que posee un contenido materialmente normativo, caracterizado por su abstracción e impersonalidad, cuya finalidad es integrarse al bloque de legalidad, para regir situaciones futuras de una colectividad indeterminada de sujetos.

Este tipo de actos, según se desprende de la inteligencia del artículo 121 de la Ley General de la Administración Pública, no agotan sus efectos con una sola aplicación, sino que conservan su vigencia mientras no sean derogados o anulados por las vías correspondientes, sin que de su sola emisión nazca una situación jurídica consolidada, en favor de un particular específico.

Por el contrario, el acto declaratorio de derechos subjetivos, también denominado en doctrina como "acto favorable" o de alcance particular, es aquel que individualiza la norma y la concreta en la esfera jurídica de un administrado plenamente identificado, generándole un beneficio, una facultad o una ventaja sustancial. La Sala Constitucional, en una línea jurisprudencial sólida y reiterada, como se aprecia en la sentencia número 2003-00433, ha definido estos actos como aquellos que introducen en el patrimonio jurídico del administrado, una situación de poder o de libertad que anteriormente no poseía.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

La protección que el ordenamiento otorga a estos actos se fundamenta en los principios constitucionales de seguridad jurídica y confianza legítima, los cuales prohíben a la Administración volver sobre sus propios actos, cuando estos han creado derechos subjetivos, a menos que se sigan los procedimientos excepcionales de lesividad o la revisión de oficio, bajo los presupuestos estrictos del artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública.

Bajo esta inteligencia, la Procuraduría General de la República ha delimitado de forma taxativa la procedencia de la vía extraordinaria prevista en el artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública. En jurisprudencia administrativa, como el dictamen número C-113-2002 de 9 de mayo de 2002, más recientemente, en el dictamen número C-008-2023 de 27 de enero de 2023, el órgano superior consultivo ha aclarado que la revisión oficiosa por nulidad absoluta, evidente y manifiesta, tiene como objeto exclusivo la remoción de actos de alcance particular que declaren derechos subjetivos.

La razón de ser de esta limitación procesal radica en que el artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública funciona como un mecanismo de autotutela administrativa diseñado para romper la "intangibilidad de los actos propios". No obstante, esta intangibilidad no alcanza a los actos de alcance general o normativos, los cuales, por su propia naturaleza, pueden ser modificados, derogados o incluso anulados de oficio por el jerarca cuando detecte una disconformidad con el ordenamiento jurídico, sin necesidad de recurrir al dictamen previo y vinculante de la Procuraduría, siempre que se respete el principio de paralelismo de las formas y la jerarquía normativa.

Es dable precisar que la utilización de la vía de nulidad absoluta, evidente y manifiesta contra un acto de alcance general constituye un error de derecho que acarrea la inadmisibilidad de la gestión. Como bien ha señalado la jurisprudencia de la Sala Segunda en materia de control de legalidad, la Administración no puede aplicar un régimen restrictivo y excepcional —como lo es el del artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública— a instrumentos que no han consolidado derechos subjetivos individuales.

En el caso de las normas generales, si estas presentan vicios de competencia o de fondo, el remedio procesal es la anulación del acto normativo por parte del jerarca o el ejercicio de la potestad reglamentaria para corregir la ilegalidad, pero nunca el sometimiento de una norma técnica a un procedimiento de revisión que el legislador reservó únicamente para la protección de derechos subjetivos, frente a la arbitrariedad administrativa.

En conclusión, la distinción entre ambos institutos es el eje vertebral que sostiene la competencia del órgano resolutor. Si un instrumento administrativo, como una directiva técnica, posee las notas de generalidad, abstracción e impersonalidad, su naturaleza es la de un acto de alcance general. Por tanto, ante la ausencia de una declaración de derechos subjetivos a favor del gestionante, desaparece el objeto mismo del artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública.

Aplicar dicho numeral a una norma general, no solo desnaturaliza la potestad de regulación técnica de la Administración, sino que vulnera el principio de eficiencia administrativa al activar un procedimiento engorroso e improcedente que, por imperativo legal y jurisprudencial, debe ser rechazado de plano, por falta de objeto.

TERCERO: SOBRE EL CRITERIO TÉCNICO DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Para la adecuada resolución del presente caso, resulta indispensable atender el criterio técnico emitido por el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, órgano especializado competente en materia de vigilancia, control y gestión del riesgo aeronáutico, el cual fue rendido mediante el oficio número DGAC-DSO-PRA-OF-0012-2026 de 5 de febrero de 2026, en respuesta a la solicitud formulada por la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-143-2026 de 4 de febrero de 2026.

Dicho informe técnico constituye insumo esencial y determinante para el análisis y resolver la nulidad absoluta, evidente y manifiesta promovida, en tanto, aborda de manera directa y especializada la naturaleza jurídica de la directiva operacional impugnada, la competencia de la Dirección General de Aviación Civil para su emisión, la inexistencia de vicios que configuren nulidad absoluta, evidente y manifiesta; así como, el alcance jurídico de la Revisión número 1 de dicha directiva operacional.

En primer término, el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación es enfático en señalar que la Directiva Operacional número DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025 citada, constituye un acto administrativo de carácter técnico-operativo, dictado por la autoridad aeronáutica, en ejercicio de sus potestades de dirección, supervisión y control de la seguridad operacional, no un reglamento en sentido formal, ni material.

El criterio técnico aclara que dicho instrumento no crea, deroga, ni modifica el Reglamento Aeronáutico Costarricense LPTA (RAC-LPTA), adoptado mediante el decreto ejecutivo número 44523-MOPT de 9 de enero de 2024, ni sustituye la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo, sino que establece lineamientos técnicos y operativos transitorios para la aplicación técnica de estándares internacionales, mientras se tramita la correspondiente reforma reglamentaria por la vía formal.

El informe técnico fundamenta la habilitación de la Dirección General de Aviación Civil para emitir directivas operacionales en una base normativa clara y suficiente, destacando particularmente, el artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, el cual atribuye a la Dirección General de Aviación Civil, la función de velar por el cumplimiento de dicha ley, sus reglamentos y los tratados y convenios internacionales sobre aviación civil; así como, la actualización y revisión de los reglamentos aeronáuticos conforme a las normas y recomendaciones internacionales dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (Oaci).

A ello se suma, el principio de autotutela administrativa que faculta a la Administración a dictar los actos necesarios para el cumplimiento de los fines públicos que le han sido encomendados, sin requerir habilitación expresa para cada manifestación instrumental; así como, las obligaciones internacionales asumidas por el Estado costarricense al amparo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación descarta, expresamente, la aplicación al caso de la figura de las exenciones reglamentarias previstas en el inciso XVIII del artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, señalando que dicha figura corresponde a un instituto jurídico distinto, de naturaleza excepcional y rogada, que no guarda relación alguna con la emisión de directivas operacionales de alcance general en materia de seguridad operacional. En consecuencia, dicho argumento del recurrente resulta impertinente e inconducente para cuestionar la validez de la directiva operacional impugnada.

En cuanto a la alegada nulidad absoluta, evidente y manifiesta, el criterio técnico recuerda que, conforme al artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, esta figura procede únicamente cuando el vicio del acto resulta ostensible, grosero y directamente verificable, sin necesidad de análisis interpretativo complejo.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

Tras el examen del caso concreto, el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación concluye que no existe incompetencia manifiesta del órgano emisor, no se advierte violación directa y frontal de normas constitucionales o legales y que las alegaciones del incidentista suponen una discrepancia interpretativa y técnica, propia de una controversia de legalidad ordinaria, mas no un vicio patente que habilite la revisión oficiosa excepcional.

El informe enfatiza que la mera discrepancia del administrado, con un instrumento técnico adoptado por la Administración, no convierte el acto en absolutamente nulo, ni satisface los estrictos requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico para la nulidad evidente y manifiesta. La nulidad que justifica la revisión de oficio debe ser de tal trascendencia y gravedad que resulte patente por simple confrontación del acto con la norma que le da cobertura, sin necesidad de hermenéutica o esfuerzo dialéctico alguno, circunstancia que no se presenta en el caso bajo análisis.

Finalmente, el Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación se refiere expresamente a la Revisión número 1 de la Directiva Operacional, señalando que su emisión constituye una manifestación legítima de la potestad de autocorrección administrativa, orientada a reforzar la seguridad jurídica y la coherencia normativa, sin que ello implique reconocimiento alguno de ilegalidad, ni convalidación de los vicios alegados por el recurrente. Por el contrario, dicha revisión reafirma expresamente la vigencia del RAC-LPTA y delimita, con mayor precisión, el alcance técnico-operativo de la directiva operacional, neutralizando cualquier alegato de sustitución reglamentaria o afectación indebida de derechos.

El criterio técnico también contextualiza temporalmente la actuación administrativa, indicando que la Dirección General de Aviación Civil inició el análisis y trabajo técnico sobre la Enmienda 179 del Anexo 1 de la Organización de Aviación Civil Internacional (Oaci), desde su notificación formal a los Estados, y que la emisión de dicha directiva operacional, en setiembre de 2025, respondió a la necesidad objetiva de asegurar cumplimiento efectivo previo a la auditoría USOAP-CMA, programada para octubre de 2025, mientras el proyecto de reforma reglamentaria se encontraba en trámite ante la Dirección Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Se concluye, además, en que las gestiones realizadas con posterioridad a la Revisión número 1 se rigen plenamente por el RAC-LPTA vigente, sin que se haya producido afectación o lesión alguna al recurrente.

En consecuencia, el criterio técnico del Departamento de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, debidamente motivado, documentado y rendido por el órgano especializado competente, desvirtúa integralmente los reproches formulados en el incidente de nulidad, confirma la regularidad técnica y jurídica de la directiva operacional impugnada y refuerza la improcedencia de declarar nulidad absoluta, evidente y manifiesta alguna.

CUARTO: SOBRE LA IMPROCEDENCIA DE LA NULIDAD ABSOLUTA, EVIDENTE Y MANIFIESTA:

Antes de entrar a cualquier consideración sobre el mérito de los agravios planteados, se debe efectuar un control previo de admisibilidad de la nulidad absoluta, evidente y manifiesta promovida. Esta verificación no es un trámite ritual, ni un examen meramente externo, sino una evaluación sustantiva de procedencia, indispensable para asegurar que la potestad anulatoria se ejerza dentro de los límites estrictos que impone el ordenamiento jurídico.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

En particular, responde al deber de legalidad y autocontención administrativa derivado de los artículos 11 constitucional y 11 y 173 de la Ley General de la Administración Pública; en tanto, la nulidad absoluta, evidente y manifiesta constituye un mecanismo excepcional y residual que solo puede activarse cuando concurren presupuestos jurídicos calificados, verificables de modo inmediato y sin sustituir las vías ordinarias de impugnación o control jurisdiccional.

El incidente de nulidad absoluta, evidente y manifiesta es un mecanismo de carácter excepcional, restrictivo y de aplicación residual que no puede operar como una vía alternativa de revisión ordinaria de los actos administrativos, ni como un sucedáneo de los recursos administrativos o del proceso contencioso-administrativo. Por el contrario, su procedencia está condicionada al cumplimiento estricto, concurrente y verificable de determinados presupuestos jurídicos, establecidos en el artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, desarrollados por la doctrina administrativa y delimitados por la jurisprudencia reiterada de la Sala Constitucional.

En primer término, debe verificarse el carácter ostensible del vicio alegado. Conforme a la correcta inteligencia del artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública y a lo señalado por la Sala Constitucional, entre otros, en la sentencia número 2001-00938, la nulidad absoluta solo procede cuando el vicio es de tal magnitud que afecta elementos esenciales del acto administrativo y resulta patente, notorio y apreciable de manera inmediata (ictu oculi), sin necesidad de interpretaciones jurídicas complejas, controversiales o razonablemente debatibles, ni de una actividad probatoria amplia.

Al respecto, la doctrina nacional (ORTIZ ORTIZ, Eduardo) ha sido enfática en que esta nulidad es aquella que "salta a la vista". En el mismo sentido, la doctrina internacional (GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo) sostiene que debe ser "una ilegalidad grosera", pues de lo contrario, se atentaría contra la presunción de legitimidad de los actos administrativos.

En segundo término, el incidente debe recaer sobre un acto administrativo vigente y, fundamentalmente, según lo ordena el inciso 1) del artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, debe tratarse de un acto declaratorio de derechos subjetivos. En el caso concreto, la directiva operacional impugnada es un acto de alcance general y naturaleza técnica; no constituye un acto que haya reconocido o consolidado derechos subjetivos en favor del gestionante, por lo que la protección especial contra la lesividad que ofrece este artículo no resulta aplicable, deviniendo la vía intentada en improcedente.

En tercer lugar, el promovente debe acreditar una legitimación activa calificada. La nulidad administrativa no constituye una acción popular, sino un instrumento orientado a la tutela de situaciones jurídicas concretas, cuya afectación debe ser real, actual y jurídicamente relevante, de esto se desprende la conocida frase que dice "no existe nulidad por la nulidad misma (nullitas sine iniuria non procedit)"; según el artículo 223 de la Ley General de la Administración Pública, solo la omisión de formalidades sustanciales que generen indefensión material, puede dar lugar a la invalidez.

Aplicando estos criterios al caso concreto, resulta necesario realizar un test de admisibilidad, confrontando los alegatos formulados con los parámetros legales descritos.

De esa confrontación se advierte que los reproches del promovente no describen un vicio ostensible, grosero y verificable de inmediato (ictu oculi), sino que se estructuran sobre una controversia interpretativa relativa al

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL · COSTA RICA · AUDITORIA INTERNA

alcance de la competencia administrativa y a la técnica regulatoria empleada para la incorporación y ejecución de estándares internacionales (en particular, Enmiendas OACI).

Por su propia naturaleza, tales planteamientos exigen interpretación sistemática, ponderación normativa y valoración técnica, lo que desplaza la discusión al ámbito de la legalidad ordinaria y la torna impropia de la vía extraordinaria prevista en el artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, reservada únicamente para supuestos de nulidad absoluta evidente y manifiesta.

Adicionalmente, debe resaltarse una inconsistencia relevante en la lógica interna del planteamiento; el propio promovente reconoce expresamente la naturaleza y función de las directivas operacionales, como instrumentos técnicos dentro de la gestión aeronáutica, e incluso manifiesta que no se opone a su existencia o emisión en términos generales; sin embargo, simultáneamente, pretende encuadrar su cuestionamiento como una nulidad absoluta, evidente y manifiesta, lo cual supone afirmar la presencia de una ilegalidad "que salta a la vista". Esa doble afirmación no es compatible con el estándar de la nulidad manifiesta, pues confirma que lo discutido no es un vicio autoevidente, sino una discrepancia sobre forma, vía o técnica de implementación, propia de debate jurídico ordinario.

Asimismo, resulta necesario efectuar una lectura sistemática e integral del artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, con el objetivo de dimensionar correctamente el alcance y los límites de la potestad de revisión oficiosa por nulidad absoluta, evidente y manifiesta. Dicho numeral configura un régimen excepcional de anulación administrativa, condicionado a la concurrencia estricta y acumulativa de varios presupuestos:

En primer lugar, conforme a su inciso 1), que se trate de un acto declaratorio de derechos cuya nulidad sea absoluta, evidente y manifiesta, apreciable sin esfuerzo interpretativo; en segundo término, que exista un dictamen previo, obligatorio y vinculante de la Procuraduría General de la República (o de la Contraloría General de la República, según corresponda), el cual debe pronunciarse expresamente sobre ese carácter cualificado de la nulidad; adicionalmente, que la declaratoria se emita por el órgano constitucional o legalmente habilitado, conforme al inciso 2); y que, previo al acto final de anulación, se respete el debido procedimiento administrativo ordinario, con audiencia a las partes involucradas, según lo exige el inciso 3). A ello se suma la caducidad anual de la potestad revisora prevista en el inciso 4), lo cual confirma que el legislador concibió este mecanismo como una herramienta restrictiva, temporal y de uso excepcionalísimo.

La severidad de este régimen se ve consolidada por el inciso 5) del propio artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, el cual dispone que, cuando la Administración decrete una anulación sin que concurran los presupuestos de una nulidad absoluta, evidente y manifiesta, o con omisión de las formalidades legalmente exigidas, será absolutamente nulo el acto administrativo de anulación, con las consecuencias patrimoniales que la norma expresamente establece, sin perjuicio de las responsabilidades personales del servidor público.

Esta previsión legal impone a la Administración un deber de prudencia y autocontención, de modo que, ante la ausencia de un vicio grosero, patente y verificable de inmediato —como ocurre en el caso concreto—, no solo resulta improcedente activar el procedimiento de revisión oficiosa, sino que el Consejo Técnico de Aviación Civil se encuentra jurídicamente obligado a rechazar la gestión planteada, como única actuación compatible con los principios de legalidad, seguridad jurídica, conservación del acto administrativo y correcta administración de justicia administrativa.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Bajo esta tesitura, la ausencia de los presupuestos esenciales de admisibilidad opera como un límite funcional insalvable que impide a la Administración abrir el procedimiento, sin que resulte jurídicamente posible suplir de oficio tales deficiencias.

En conclusión, habiéndose constatado que la Directiva Operacional número DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025 citada, posee una naturaleza técnica de alcance general y que los vicios alegados no ostentan el carácter de notoriedad y evidencia requerido por el numeral 173 de la Ley General de la Administración Pública, la gestión se torna legalmente inviable.

Admitir la apertura de un procedimiento extraordinario, ante la ausencia de un acto declaratorio de derechos y de una ilegalidad grosera, no solo contravendría el principio de economía procesal, sino que vulneraría el régimen de excepcionalidad y rigorismo formal que la ley impone a la potestad anulatoria oficiosa.

En consecuencia, por no concurrir de forma acumulativa los presupuestos sustanciales de objeto y mérito, se debe declarar la inadmisibilidad del incidente de nulidad promovido, en resguardo de la seguridad jurídica, la conservación del acto administrativo y el estricto apego al principio de legalidad que rige la actuación de esta autoridad aeronáutica.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

Con fundamento en los artículos 11 de la Constitución Política; 11, 102, 106, 158, 168 y 173 de la Ley General de la Administración Pública; los principios de legalidad, seguridad jurídica, interés actual y conservación del acto administrativo, y demás normativa aplicable, se recomienda al Consejo Técnico de Aviación Civil, lo siguiente:

Declarar inadmisible, por improcedente, el incidente de nulidad absoluta, evidente y manifiesta contra la Directiva Operacional número DGAC-DO-PEL-RAC-LPTA-0004-2025, emitida en septiembre de 2025, promovido por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, por cuanto, la gestión no satisface los presupuestos estrictos de procedencia previstos en el artículo 173 de la Ley General de la Administración Pública, por no evidenciarse —ictu oculi— un vicio absoluto, evidente y manifiesto y por versar sus alegatos sobre una controversia de legalidad ordinaria que requiere interpretación jurídica y valoración técnica especializada, impropia de esta vía excepcional; sin perjuicio de lo indicado sobre el requisito de acto declaratorio de derechos y demás límites expuestos en los considerandos.

Notificar la presente resolución al señor David Gabriel Damazzio Fernández; comuníquese a la Dirección General de Aviación Civil, para lo que en derecho corresponda.

NOTIFÍQUESE.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Anexo N° 4

No. 051-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veinticuatro minutos del diecisiete de marzo de dos mil veintiséis.

Se conoce el recurso de objeción interpuesto por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la compañía Nefah sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor No. 2026LY-000003-0006600001, para la Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).

RESULTANDO

PRIMERO. Mediante acuerdo décimo cuarto de la sesión ordinaria 54-2025, adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en sesión ordinaria celebrada el 14 de octubre de 2025, se dispuso ordenar la apertura de un proceso licitatorio bajo la figura de concesión de instalaciones públicas, con el fin de regular la asignación de hangares y demás espacios ubicados dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP), instruyéndose al Departamento de Aeropuertos para la elaboración de la correspondiente decisión inicial y la tramitación del procedimiento conforme a la normativa de contratación pública aplicable.

SEGUNDO. Que en ejecución del acuerdo indicado, el Departamento de Aeropuertos elaboró la Decisión Inicial correspondiente al procedimiento denominado "Concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", la cual fue emitida mediante oficio número DGAC-DA-OF-0047-2026 de 5 de febrero de 2026, conforme a lo dispuesto en los artículos 36, 37, 40, 55 y 56 de la Ley General de Contratación Pública, en la cual se definió el objeto de la contratación, su justificación institucional, la estimación del contrato, los riesgos asociados y los funcionarios responsables del procedimiento

TERCERO. Que el día 17 de febrero de 2026 a las 14:48 horas, se publicó en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) el pliego de condiciones correspondiente al procedimiento licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominado "Concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", tramitado por el Consejo Técnico de Aviación Civil bajo la modalidad de concesión de instalaciones públicas.

CUARTO: Que de conformidad con la información registrada en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), el procedimiento corresponde a una Licitación Mayor, cuyo objeto contractual corresponde a servicios, estableciéndose que el período de recepción de ofertas inició el 17 de febrero de 2026 a las 14:50 horas y finaliza el 17 de marzo de 2026 a las 08:00 horas, fijándose además como fecha límite para la presentación de objeciones al pliego de condiciones el 27 de febrero de 2026 a las 23:59 horas.

QUITO: Que dentro del plazo establecido en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, se presentó recurso de objeción contra el pliego de condiciones del procedimiento indicado, constando en el expediente electrónico del procedimiento el recurso número 8002026000000460, interpuesto por la empresa Nefah sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, representada por el señor José Miguel Alfaro Masís.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

SEXTO: Que de acuerdo con el registro del procedimiento en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), el recurso de objeción presentado fue admitido para trámite, motivo por el cual corresponde a la Administración proceder al análisis de los argumentos planteados por la parte recurrente, conforme al procedimiento establecido en los artículos 95 de la Ley General de Contratación Pública y 256 y siguientes de su Reglamento.

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

Objeto del recurso:

El presente procedimiento tiene por objeto conocer y resolver el recurso de objeción número 8002026000000460, interpuesto por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la empresa Nefah sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominada "Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)".
Mediante dicha gestión recursiva, la parte recurrente solicita la revisión y eventual modificación de diversas disposiciones contenidas en el pliego de condiciones del procedimiento licitatorio indicado, al considerar que algunas de sus cláusulas podrían resultar contrarias al ordenamiento jurídico o generar limitaciones indebidas a la participación de determinados actores vinculados con la actividad aeronáutica que se desarrolla en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En términos generales, la parte recurrente cuestiona aspectos del cartel relacionados con la definición de los sujetos que pueden participar en el procedimiento, la estructuración del modelo concesional previsto en el pliego de condiciones y otras disposiciones vinculadas con la asignación de espacios aeroportuarios, señalando que tales regulaciones podrían incidir en los principios que rigen la contratación pública, particularmente en lo relativo a la libre concurrencia, igualdad de trato y razonabilidad administrativa.

En consecuencia, el objeto del presente recurso se circunscribe a determinar si las disposiciones cartelarias impugnadas presentan vicios de legalidad o de razonabilidad que justifiquen su modificación o corrección, o si, por el contrario, dichas disposiciones se encuentran debidamente fundamentadas dentro del marco de las potestades de organización y regulación que corresponden a la Administración en la estructuración de los pliegos de condiciones de los procedimientos de contratación pública.

Sobre el análisis de admisibilidad.

Previo a entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente, corresponde a esta Administración realizar un examen preliminar de admisibilidad, a efectos de determinar si la gestión recursiva cumple con los presupuestos formales y procesales exigidos por el ordenamiento jurídico para su conocimiento y resolución. Dicho examen no es una facultad discrecional, sino un deber imperativo para garantizar que el procedimiento se ajuste a las normas de orden público que rigen la materia.

Este control de admisibilidad constituye una etapa necesaria en la tramitación de los medios de impugnación en materia de contratación pública, en tanto responde al principio de legalidad administrativa, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política y en los artículos 11 y 13 de la Ley General de la Administración Pública, conforme al cual la Administración Pública únicamente puede ejercer las potestades que el ordenamiento

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

jurídico expresamente le atribuye. En este sentido, la competencia administrativa es de ejercicio obligatorio e improrrogable, lo que impide a esta Administración arrogarse facultades de revisión que el legislador ha depositado en otro órgano.

En el caso que nos ocupa, el recurso de objeción número 8002026000000460 fue presentado por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la empresa Nefah sociedad anónima, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominada "Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", mediante su presentación ante la Administración que promueve el procedimiento licitatorio.

No obstante, del análisis del marco normativo aplicable se desprende con claridad que la Administración promotora del concurso carece de competencia para conocer recursos de objeción en procedimientos de licitación mayor, siendo dicha competencia atribuida de forma exclusiva a la Contraloría General de la República. Esta exclusividad responde a un diseño jerárquico de control especializado que no admite excepciones por razones de oportunidad o celeridad.

En efecto, el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública dispone expresamente, lo siguiente:

"Artículo 95- Interposición del recurso de objeción y órgano competente para conocerlo

Podrán objetar el pliego de condiciones de licitación todo potencial oferente o cualquier organización legalmente constituida para velar por los intereses de la comunidad donde vaya a ejecutarse la contratación o sobre la cual surta efectos.

a) Tratándose de licitación mayor, la Contraloría General de la República ostenta la competencia para conocer del recurso, el cual deberá ser interpuesto en el sistema digital unificado dentro del plazo de los ocho días hábiles siguientes a la publicación del pliego de condiciones.

(...)".
(el resaltado no es del original)

En el mismo sentido, el artículo 254 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública establece que el recurso de objeción contra el pliego de condiciones en procedimientos de licitación mayor debe ser interpuesto directamente ante la Contraloría General de la República, órgano constitucional al cual corresponde el control superior en materia de contratación pública. La obligatoriedad de utilizar el sistema digital unificado (SICOP) para dirigir el recurso al órgano competente refuerza la naturaleza del procedimiento como uno de derecho estricto.

De la normativa citada se desprende con claridad que la competencia para conocer y resolver los recursos de objeción en este tipo de procedimientos no corresponde a la Administración que promueve el concurso, sino al órgano contralor, razón por la cual cualquier gestión recursiva presentada ante un órgano distinto del legalmente competente resulta procesalmente improcedente.

En doctrina administrativa se ha señalado de manera reiterada que la competencia constituye un presupuesto esencial de validez de la actuación administrativa, tanto respecto de los actos administrativos como de los

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

procedimientos en que estos se dictan. En consecuencia, cuando un órgano actúa fuera del ámbito de las atribuciones que el ordenamiento jurídico le ha conferido, se produce una infracción directa al principio de legalidad, que exige que toda actuación administrativa se encuentre previamente habilitada por una norma jurídica. Cualquier acto dictado por un órgano incompetente estaría viciado de nulidad absoluta, conforme lo disponen los artículos 158 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública.

La doctrina administrativista ha explicado que la competencia delimita el ámbito dentro del cual cada órgano puede ejercer válidamente las potestades que le han sido atribuidas. En este sentido, Eduardo García de Enterría y Tomás-Ramón Fernández señalan que la competencia constituye la medida de las potestades asignadas a cada órgano administrativo, de manera que la actuación fuera de ese ámbito supone un ejercicio ilegítimo del poder público (García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás-Ramón, Curso de Derecho Administrativo).

En similar sentido, el profesor argentino Agustín Gordillo ha señalado que la competencia constituye uno de los elementos esenciales del acto administrativo, de modo que la falta de competencia del órgano impide que la autoridad pueda pronunciarse válidamente sobre el fondo de una cuestión sometida a su conocimiento (Gordillo, Agustín, Tratado de Derecho Administrativo).

En el ámbito nacional, la doctrina administrativa costarricense ha reconocido igualmente que el conocimiento de un recurso por un órgano distinto del legalmente competente constituye un defecto insubsanable de procedibilidad, en tanto el procedimiento impugnatorio debe tramitarse ante la autoridad específicamente designada por el ordenamiento jurídico. Este criterio ha sido ratificado por la Sala Constitucional, al señalar que el debido proceso se fundamenta, entre otros pilares, en el respeto a las competencias funcionales establecidas por ley.

Esta sólida línea doctrinal se encuentra plenamente armonizada con el régimen de legalidad costarricense, encontrando un respaldo normativo expreso en la Ley General de la Administración Pública. En primer término, el artículo 59 de dicho cuerpo legal refuerza que la competencia administrativa debe emanar de una norma escrita y es de ejercicio obligatorio e improrrogable. Por su parte, el artículo 129 de la LGAP exige la concurrencia de todos los elementos constitutivos para la validez del acto administrativo, situando a la competencia como un presupuesto esencial de existencia; de modo que, ante su ausencia, se configura la nulidad absoluta del acto por tratarse de un órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia, según lo prescrito en el artículo 158 de la misma ley.

Bajo esta misma lógica, la Contraloría General de la República ha señalado de forma reiterada que los recursos de objeción contra el cartel en procedimientos de licitación mayor constituyen un mecanismo de control especializado que corresponde exclusivamente al órgano contralor, precisamente por la naturaleza y cuantía de estos procedimientos.

De esta forma, al haberse presentado el recurso de objeción ante la Administración que promueve la licitación, y no ante la Contraloría General de la República, como lo exige expresamente el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, se configura un vicio en la vía procedimental utilizada para interponer la impugnación, lo cual impide a esta Administración conocer válidamente del fondo de la gestión planteada.

En otras palabras, el recurso fue dirigido contra un órgano carente de competencia funcional para conocerlo, lo cual implica una improcedencia manifiesta desde el punto de vista procesal. No es dable para esta

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL · COSTA RICA · AUDITORIA INTERNA

Administración reencauzar la gestión, toda vez que el error en la interposición ante el sistema digital unificado es una carga procesal que recae exclusivamente en el recurrente.

Adicionalmente, admitir y resolver una gestión recursiva respecto de la cual la Administración no posee competencia legal implicaría desconocer el sistema de control previsto por el legislador en materia de contratación pública, así como invadir una esfera de atribuciones reservada constitucional y legalmente a la Contraloría General de la República, lo cual resultaría incompatible con el principio de legalidad que rige la actuación administrativa.

Por las razones expuestas, este órgano administrativo concluye que el recurso de objeción presentado no cumple con los presupuestos formales de admisibilidad, al haber sido interpuesto ante una autoridad distinta de la legalmente competente para su conocimiento.

En consecuencia, no procede entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente, debiendo rechazarse la gestión recursiva por inadmisible, sin perjuicio de las facultades que el ordenamiento jurídico reconoce a los interesados para ejercer los medios de impugnación ante la autoridad competente.

Por tanto;

El Consejo Técnico de Aviación Civil,

De conformidad con los hechos y consideraciones expuestas, así como lo señalado en los artículos 11 de la Constitución Política, 11, 13, 59, 129, 158 y concordantes de la Ley General de la Administración Pública, así como en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, el artículo 254 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública y demás normativa aplicable:

Resuelve:

PRIMERO: Declarar inadmisible el recurso de objeción número 8002026000000460, interpuesto por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la empresa Nefah sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-013186, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominada "Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", por haber sido presentado ante un órgano carente de competencia legal para conocer y resolver recursos de objeción en procedimientos de licitación mayor, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública.

SEGUNDO: En virtud de lo anterior, al configurarse un defecto de admisibilidad en la vía utilizada para interponer la impugnación, no procede entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente.

TERCERO: Delegar en el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, la firma de la presente resolución en el SICOP.

CUARTO: Notifíquese por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop).

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Anexo N° 5

No. 052-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veinticinco minutos del diecisiete de marzo de dos mil veintiséis.

Se conoce el recurso de objeción interpuesto por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), por el señor Hong Bin Hong Tsai, en su condición de representante legal de la compañía Charq Estudio sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-35369, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, para la Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).

RESULTANDO

PRIMERO. Que mediante acuerdo décimo cuarto de la sesión ordinaria 54-2025, adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en sesión ordinaria celebrada el 14 de octubre de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil ordenó la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de concesión de instalaciones públicas, con el fin de regular la asignación de hangares y demás espacios ubicados dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP), instruyéndose al Departamento de Aeropuertos para la elaboración de la correspondiente decisión inicial y la tramitación del procedimiento conforme a la normativa de contratación pública aplicable.

SEGUNDO. Que en ejecución del acuerdo indicado, el Departamento de Aeropuertos elaboró la Decisión Inicial correspondiente al procedimiento denominado "*Concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)*", la cual fue emitida mediante oficio número DGAC-DA-OF-0047-2026 de 5 de febrero de 2026, conforme a lo dispuesto en los artículos 36, 37, 40, 55 y 56 de la Ley General de Contratación Pública, en la cual se definió el objeto de la contratación, su justificación institucional, la estimación del contrato, los riesgos asociados y los funcionarios responsables del procedimiento.

TERCERO. Que a las 14:48 horas del 17 de febrero de 2026, se publicó en el Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), el pliego de condiciones correspondiente al procedimiento licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominado "*Concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)*", tramitado por el Consejo Técnico de Aviación Civil bajo la modalidad de concesión de instalaciones públicas.

CUARTO. Que de conformidad con la información registrada en el Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), el procedimiento corresponde a una licitación mayor, cuyo objeto contractual corresponde a servicios, estableciéndose que el período de recepción de ofertas inició a las 14:50 horas de 17 de febrero de 2026, finaliza a las 08:00 horas de 17 de marzo de 2026, fijándose como fecha límite para la presentación de objeciones al pliego de condiciones a las 23:59 horas del 27 de febrero de 2026.

QUINTO. Que dentro del plazo establecido en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, se presentó recurso de objeción contra el pliego de condiciones del procedimiento indicado, constando en el expediente electrónico del procedimiento el recurso número 8002026000000445, interpuesto por la empresa Charq Estudio sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-35369, representada por el señor Hong Bin

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Hong Tsai, quien manifiesta ostentar la condición de permisionario en precario del espacio número 74, en virtud de la resolución número 0172-2022, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

SEXTO. Que de acuerdo con el registro del procedimiento en el Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), el recurso de objeción presentado fue admitido para trámite, motivo por el cual, corresponde a la Administración proceder al análisis de los argumentos planteados por la parte recurrente, conforme al procedimiento establecido en los artículos 95 de la Ley General de Contratación Pública y 256 y siguientes de su reglamento.

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

I. Objeto del recurso:

El presente procedimiento tiene por objeto conocer y resolver el recurso de objeción número 8002026000000445, interpuesto por el señor Hong Bin Hong Tsai, en su condición de representante legal de la empresa Charq Estudio sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-35369, contra el pliego de condiciones de la Licitación Mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominada "*Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)*".

Mediante dicha gestión recursiva, la parte recurrente solicita la revisión y eventual modificación de diversas disposiciones contenidas en el pliego de condiciones del procedimiento licitatorio indicado, al considerar que algunas de sus cláusulas podrían resultar contrarias al ordenamiento jurídico o generar limitaciones indebidas a la participación de determinados actores vinculados con la actividad aeronáutica que se desarrolla en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En términos generales, la parte recurrente cuestiona aspectos del cartel relacionados con la inclusión dentro del procedimiento licitatorio del espacio número 74, respecto del cual manifiesta ostentar un permiso de uso en precario vigente otorgado mediante la Resolución número 0172-2022 del Consejo Técnico de Aviación Civil, así como aspectos vinculados con la definición de los sujetos que pueden participar en el procedimiento y determinados requisitos de admisibilidad establecidos en el pliego de condiciones.

Asimismo, el recurrente plantea objeciones relacionadas con la clasificación del referido espacio dentro del pliego de condiciones, la fijación del precio base correspondiente y el requisito de presentación de Certificado de Explotación Aérea (COA) como condición para participar en el procedimiento, argumentando que tales disposiciones podrían afectar principios de razonabilidad, proporcionalidad y libre concurrencia en materia de contratación pública.

En consecuencia, el objeto del presente recurso se circunscribe a determinar si las disposiciones cartelarias impugnadas presentan vicios de legalidad o de razonabilidad que justifiquen su modificación o corrección, o si, por el contrario, dichas disposiciones se encuentran debidamente fundamentadas dentro del marco de las potestades de organización y regulación que corresponden a la Administración en la estructuración de los pliegos de condiciones de los procedimientos de contratación pública.

II. Sobre el análisis de admisibilidad.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Previo a entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente, corresponde a esta Administración realizar un examen preliminar de admisibilidad, a efectos de determinar si la gestión recursiva cumple con los presupuestos formales y procesales exigidos por el ordenamiento jurídico para su conocimiento y resolución. Dicho examen no es una facultad discrecional, sino un deber imperativo para garantizar que el procedimiento se ajuste a las normas de orden público que rigen la materia.

Este control de admisibilidad constituye una etapa necesaria en la tramitación de los medios de impugnación en materia de contratación pública, en tanto responde al principio de legalidad administrativa, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política y en los artículos 11 y 13 de la Ley General de la Administración Pública, conforme al cual la Administración Pública únicamente puede ejercer las potestades que el ordenamiento jurídico expresamente le atribuye. En este sentido, la competencia administrativa es de ejercicio obligatorio e improrrogable, lo que impide a esta Administración arrogarse facultades de revisión que el legislador ha depositado en otro órgano.

En el caso que nos ocupa, el recurso de objeción número 8002026000000460 fue presentado por el señor José Miguel Alfaro Masís, en su condición de representante legal de la empresa Nefah sociedad anónima, contra el pliego de condiciones de la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001, denominada "*Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)*", mediante su presentación ante la Administración que promueve el procedimiento licitatorio.

No obstante, del análisis del marco normativo aplicable se desprende con claridad que la Administración promotora del concurso carece de competencia para conocer recursos de objeción en procedimientos de Licitación Mayor, siendo dicha competencia atribuida de forma exclusiva a la Contraloría General de la República. Esta exclusividad responde a un diseño jerárquico de control especializado que no admite excepciones por razones de oportunidad o celeridad.

En efecto, el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, Ley N.° 9986, dispone expresamente:

> *"Artículo 95- Interposición del recurso de objeción y órgano competente para conocerlo.*
>
> *Podrán objetar el pliego de condiciones de licitación todo potencial oferente o cualquier organización legalmente constituida para velar por los intereses de la comunidad donde vaya a ejecutarse la contratación o sobre la cual surta efectos.*
>
> *a) Tratándose de licitación mayor, la Contraloría General de la República ostenta la competencia para conocer del recurso, el cual deberá ser interpuesto en el sistema digital unificado dentro del plazo de los ocho días hábiles siguientes a la publicación del pliego de condiciones.*
>
> *(...)".*
>
> (el resaltado no es del original)

En el mismo sentido, el artículo 254 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública establece que el recurso de objeción contra el pliego de condiciones en procedimientos de licitación mayor debe ser interpuesto directamente ante la Contraloría General de la República, órgano constitucional al cual corresponde el control

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

superior en materia de contratación pública. La obligatoriedad de utilizar el sistema digital unificado (SICOP) para dirigir el recurso al órgano competente refuerza la naturaleza del procedimiento como uno de derecho estricto.

De la normativa citada se desprende con claridad que la competencia para conocer y resolver los recursos de objeción en este tipo de procedimientos no corresponde a la Administración que promueve el concurso, sino al órgano contralor, razón por la cual cualquier gestión recursiva presentada ante un órgano distinto del legalmente competente resulta procesalmente improcedente.

En doctrina administrativa se ha señalado de manera reiterada que la competencia constituye un presupuesto esencial de validez de la actuación administrativa, tanto respecto de los actos administrativos como de los procedimientos en que estos se dictan. En consecuencia, cuando un órgano actúa fuera del ámbito de las atribuciones que el ordenamiento jurídico le ha conferido, se produce una infracción directa al principio de legalidad, que exige que toda actuación administrativa se encuentre previamente habilitada por una norma jurídica. Cualquier acto dictado por un órgano incompetente estaría viciado de nulidad absoluta, conforme lo disponen los artículos 158 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública.

La doctrina administrativista ha explicado que la competencia delimita el ámbito dentro del cual cada órgano puede ejercer válidamente las potestades que le han sido atribuidas. En este sentido, Eduardo García de Enterría y Tomás-Ramón Fernández señalan que la competencia constituye la medida de las potestades asignadas a cada órgano administrativo, de manera que la actuación fuera de ese ámbito supone un ejercicio ilegítimo del poder público (García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás-Ramón, Curso de Derecho Administrativo).

En similar sentido, el profesor argentino Agustín Gordillo ha señalado que la competencia constituye uno de los elementos esenciales del acto administrativo, de modo que la falta de competencia del órgano impide que la autoridad pueda pronunciarse válidamente sobre el fondo de una cuestión sometida a su conocimiento (Gordillo, Agustín, Tratado de Derecho Administrativo).

En el ámbito nacional, la doctrina administrativa costarricense ha reconocido igualmente que el conocimiento de un recurso por un órgano distinto del legalmente competente constituye un defecto insubsanable de procedibilidad, en tanto el procedimiento impugnatorio debe tramitarse ante la autoridad específicamente designada por el ordenamiento jurídico. Este criterio ha sido ratificado por la Sala Constitucional, al señalar que el debido proceso se fundamenta, entre otros pilares, en el respeto a las competencias funcionales establecidas por ley.

Esta sólida línea doctrinal se encuentra plenamente armonizada con el régimen de legalidad costarricense, encontrando un respaldo normativo expreso en la Ley General de la Administración Pública. En primer término, el artículo 59 de dicho cuerpo legal refuerza que la competencia administrativa debe emanar de una norma escrita y es de ejercicio obligatorio e improrrogable. Por su parte, el artículo 129 de la LGAP exige la concurrencia de todos los elementos constitutivos para la validez del acto administrativo, situando a la competencia como un presupuesto esencial de existencia; de modo que, ante su ausencia, se configura la nulidad absoluta del acto por tratarse de un órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia, según lo prescrito en el artículo 158 de la misma ley.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 06-2026

Bajo esta misma lógica, la Contraloría General de la República ha señalado de forma reiterada que los recursos de objeción contra el cartel en procedimientos de licitación mayor constituyen un mecanismo de control especializado que corresponde exclusivamente al órgano contralor, precisamente por la naturaleza y cuantía de estos procedimientos.

De esta forma, al haberse presentado el recurso de objeción ante la Administración que promueve la licitación, y no ante la Contraloría General de la República, como lo exige expresamente el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, se configura un vicio en la vía procedimental utilizada para interponer la impugnación, lo cual impide a esta Administración conocer válidamente del fondo de la gestión planteada.

En otras palabras, el recurso fue dirigido contra un órgano carente de competencia funcional para conocerlo, lo cual implica una improcedencia manifiesta desde el punto de vista procesal. No es dable para esta Administración reencauzar la gestión, toda vez que el error en la interposición ante el sistema digital unificado es una carga procesal que recae exclusivamente en el recurrente.

Adicionalmente, admitir y resolver una gestión recursiva respecto de la cual la Administración no posee competencia legal implicaría desconocer el sistema de control previsto por el legislador en materia de contratación pública, así como invadir una esfera de atribuciones reservada constitucional y legalmente a la Contraloría General de la República, lo cual resultaría incompatible con el principio de legalidad que rige la actuación administrativa.

Por las razones expuestas, este órgano administrativo concluye que el recurso de objeción presentado no cumple con los presupuestos formales de admisibilidad, al haber sido interpuesto ante una autoridad distinta de la legalmente competente para su conocimiento.

En consecuencia, no procede entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente, debiendo rechazarse la gestión recursiva por inadmisible, sin perjuicio de las facultades que el ordenamiento jurídico reconoce a los interesados para ejercer los medios de impugnación ante la autoridad competente.

Por tanto;

El Consejo Técnico de Aviación Civil,

De conformidad con los hechos y consideraciones expuestas, así como lo señalado en los artículos 11 de la Constitución Política, 11, 13, 59, 129, 158 y concordantes de la Ley General de la Administración Pública, así como en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública, el artículo 254 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública y demás normativa aplicable:

Resuelve:

PRIMERO: Declarar inadmisible el recurso de objeción número 8002026000000445, interpuesto por el señor Hong Bin Hong Tsai, en su condición de representante legal de la empresa Charq Estudio, S.A., cédula jurídica 3-101-35369, contra el pliego de condiciones de la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001, denominada "Concesión de Espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)", por haber sido presentado ante un órgano carente de competencia legal para conocer y resolver recursos de objeción en

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

procedimientos de licitación mayor, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley General de Contratación Pública.

SEGUNDO: En virtud de lo anterior, al configurarse un defecto de admisibilidad en la vía utilizada para interponer la impugnación, no procede entrar al análisis de fondo de los argumentos planteados por la parte recurrente.

TERCERO: Delegar en el presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil, la firma de la presente resolución en el SICOP.

CUARTO: Notifíquese por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop).

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Anexo N° 6

No. 053-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veintiséis minutos del diecisiete de marzo de dos mil veintiséis.

Se conoce criterio sobre la revocación del permiso de uso en precario del lote para construir número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (artículo 154 de la Ley General de Administración Pública), permisionado para uso privado a la compañía Tiada sociedad anónima, portadora de la cédula jurídica número 3-101-100721, de conformidad con la instrucción girada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante el artículo quinto de la sesión ordinaria 54-2025 de 14 de octubre de 2025, así como, el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos, mediante oficio número DGAC-DA-OF-0424-2025 de 21 de noviembre de 2025.

I. Resultando:

Primero: Que mediante resolución número 180-2021 de las 18:52 horas de 1° de noviembre de 2021, conocida en el artículo noveno de la sesión ordinaria número 83-2021 de 1° de noviembre de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó para uso privado a la compañía Tiada sociedad anónima, portadora de la cédula jurídica número 3-101-100721, un permiso en uso precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. La resolución citada indica lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *1) Otorgar a la compañía Tiada Sociedad Anónima cédula jurídica número 3-101-100721, representada por el señor Manuel Solano Co , portador de la cédula de identidad número 9-115-969, en su condición de presidente de la citada compañía, la asignación de uso en precario del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 225 metros cuadrados, para actividad privada, así como el resguardo de la aeronave de su propiedad matricula TI-ADA, cuya vigencia será de 5 (cinco) años a partir de su aprobación, lo anterior, según la recomendación dada por el Departamento de Aeropuertos, mediante el oficio número DGAC-DA-OF-364-2021 del 15 de octubre de 2021.*
>
> *2) Notifíquese a la compañía Tiada Sociedad Anónima. representada por el señor Manuel Solano Corrales, en su condición de presidente de la citada compañía, por medio del correo electrónico solanomanue106@gmail.com. Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Recursos Financieros, Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.".*

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, por solicitud del Departamento de Aeropuertos, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió *"Criterio legal sobre viabilidad para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma"*, en el que concluyó lo siguiente:

> *"(...)*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

III. Conclusiones:

Por las razones de hecho y derecho expuestas, la Asesoría Jurídica concluye lo siguiente

1) *El inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política 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, entre estos se encuentran los aeródromos y aeropuertos nacionales; los cuales, 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.*

2) *La única forma en que estos bienes demaniales – aeródromos y aeropuertos - puedan ser objeto de explotación racional por los particulares, es "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).*

3) *Para el otorgamiento de una concesión de servicios públicos, se deben seguir los procedimientos que dispone la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.*

4) *Los espacios de dominio público que se encuentren en los aeropuertos internacionales y aeródromos legalmente pueden ser otorgados temporalmente a particulares, ya sea público, privado o mixto, mediante un permiso de uso o por medio de un proceso licitatorio, por lo cual, pueden ser adjudicados para el uso y goce de ese bien, en cumplimiento de los requisitos, especificaciones y aspectos contractuales que se pauten en el cartel de la licitación y su respectivo contrato de adjudicación.*

5) *En virtud de que los espacios de dominio público que se encuentren en los aeródromos y aeropuertos internacionales, pueden ser objeto de licitación, el otorgamiento de estos espacios debe tramitarse bajo los procedimientos que señala la Ley General de Contratación Pública y su reglamento, garantizándose el respeto a los principios de integridad, transparencia, eficacia y eficiencia, igualdad y libre concurrencia.*

6) *Con fundamento en los artículos 1 y 83 de la Ley general de Contratación Pública, 223 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública y 4 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños; el procedimiento para la asignación de espacios puede realizarse mediante "... **c) Licitación Pública".***

7) *El decreto ejecutivo número 20217-MOPT MOPT de 22 de enero de 1991, denominado "Régimen Tarifario para la Prestación de servicios y Facilitades Aeroportuaria", establece las tarifas, rentas o derechos aplicables a los servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado y administradas por la Dirección General de Aviación Civil.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

8) *El artículo 15 del decreto ejecutivo número 20217-MOPT de 22 de enero de 1991, denominado "Régimen Tarifario para la Prestación de servicios y Facilitades Aeroportuaria", estipula que en aquellos casos en que la concurrencia de interesados por la concesión de un bien o servicio haga necesario acudir a los mecanismos de licitación, los derechos expresados en el citado régimen tarifario se utilizarán como base mínima del respectivo concurso.*

9) *No existe un impedimento legal para otorgar, por medio de un proceso de licitación, la asignación del hangar número 1 y espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma,* ***siempre y cuando el objeto de dicha licitación conlleve la explotación y desarrollo de actividad aeronáutica****.*

10) *Será en la apertura del establecimiento de condiciones y términos de referencia de la licitación a desarrollar, en donde se deberá realizar el análisis, proyección, cantidad de metros, espacio a utilizar, área del aeropuerto al cual se otorgara vía proceso de licitación, período de la concesión, causales de otorgamiento, precio, así como, cualquier otra; en donde se determinaran las pautas licitatorias para cumplir con los requerimientos que establece la Constitución Política, la Ley General de Contratación Pública y su respectivo reglamento, en apego al principio de legalidad y respeto del debido proceso en cumplimiento de la legislación vigente en materia de aviación civil.*

11) *Por las razones expuestas, deberá el Departamento de Aeropuertos ajustar la decisión inicial para dicho concurso, con los lineamientos expuestos en este criterio legal, por lo cual, no se realizó revisión del borrador de ese instrumento".*

Tercero: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-0748 de 30 de julio de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, jefe del Proceso de Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, procedió a comunicar al Departamento de Aeropuertos la parte dispositiva del artículo vigésimo primero de la sesión ordinaria 40-2025 de 29 de julio de 2025, en la que se acordó lo siguiente:

"(...)

Sobre el particular, ***SE ACUERDA****: Instruir a la Dirección General que requiera a la Unidad de Asesoría Jurídica, que presenten un informe y una presentación para el martes 5 de agosto del presente año, tiene como objetivo analizar la viabilidad jurídica de promover licitaciones o subastas relacionados con los hangares y lotes ubicados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y deben abordar estos aspectos conforme a la normativa y legislación aplicables, considerando que se trata de bienes de dominio público. ACUERDO FIRME".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0808-2025 de 31 de julio de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió el *"Análisis jurídico sobre la viabilidad de revocar los permisos de uso en precario otorgados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, así como, la posibilidad de licitar dichos espacios con el fin de optimizar los ingresos percibidos";* en el que concluyó lo siguiente:

"(...)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

III. Conclusiones.

Con base en la normativa constitucional, legal y reglamentaria aplicable, así como, en criterios jurisprudenciales y administrativos, la Unidad de Asesoría Jurídica concluye lo siguiente respecto a la viabilidad de revocar permisos de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y otros aeropuertos y su posible asignación mediante licitación:

1) *El inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política 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, entre estos se encuentran los* ***aeródromos y aeropuertos nacionales;*** *los cuales, 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.*

2) *La única forma en que estos bienes demaniales – aeródromos y aeropuertos - puedan ser objeto de explotación racional por los particulares, es "****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).*

3) *Los espacios de dominio público que se encuentren en los aeropuertos internacionales y aeródromos legalmente pueden ser otorgados temporalmente a particulares, ya sea público, privado o mixto, mediante un permiso de uso o* ***por medio de un proceso licitatorio****, por lo cual, pueden ser adjudicados para el uso y goce de ese bien, en cumplimiento de los requisitos, especificaciones y aspectos contractuales que se pauten en el cartel de la licitación y su respectivo contrato de adjudicación.*

4) *El otorgamiento de un permiso de uso en precario se limita exclusivamente a la asignación de un espacio dentro de un bien demanial (en este caso, aeroportuario), con el fin de permitir el desarrollo de una actividad específica, en los términos y condiciones establecidos en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, así como, lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.*

5) *El permiso de uso en precario, por ser un acto administrativo unilateral, discrecional y revocable en cualquier momento, no genera derechos reales, ni expectativas legítimas de permanencia, por lo que la revocatoria del permiso puede darse por decisión de la Administración en cualquier momento, sin necesidad de indemnizar al permisionario, cuando así lo justifique el interés público, la reorientación del uso del bien, el incumplimiento de condiciones y por razones de legalidad o conveniencia.*

6) *La Administración puede ejercer la autotutela administrativa para recuperar el uso del bien demanial afectado, incluso mediante desalojo inmediato, sin necesidad de acudir a*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

sede judicial, siempre que se respeten los principios del debido proceso y la razonabilidad.

7) *En virtud de que los espacios de dominio público que se encuentren en los aeródromos y aeropuertos internacionales, pueden ser objeto de* ***licitación;*** *y el otorgamiento de estos espacios debe tramitarse bajo los procedimientos que señala la Ley General de Contratación Pública y su reglamento, garantizándose el respeto a los principios de integridad, transparencia, eficacia y eficiencia, igualdad y libre concurrencia.*

8) *Con fundamento en los artículos 1 y 83 de la Ley General de Contratación Pública, 223 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública y 4 y 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños; el procedimiento para la asignación de espacios puede realizarse mediante "****c) Licitación Pública".***

9) *No existe un impedimento legal para otorgar los espacios de dominio público ubicados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y otros aeropuertos, por medio de un proceso de licitación, siempre y cuando el objeto de dicha licitación conlleve la explotación y desarrollo de actividad aeronáutica.*

10) *El decreto ejecutivo número 20217-MOPT de 22 de enero de 1991, denominado "Régimen Tarifario para la Prestación de servicios y Facilitades Aeroportuaria", establece las tarifas, rentas o derechos aplicables a los servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado y administradas por la Dirección General de Aviación Civil.*

11) *Que mediante oficio número CETAC-AC-2019-0746 del 4 de julio de 2019, con base en lo acordado en el artículo tercero de la sesión ordinaria número 45-2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil instruyó formalmente a la Dirección General de Aviación Civil a proceder con la actualización de las tarifas de los servicios no aeronáuticos, contenidas en el decreto ejecutivo número 20217-MOPT citado. Asimismo, ordenó la contratación de una firma especializada en el manejo de tarifas, con el propósito de realizar un estudio técnico que permitiera modernizar el apéndice tarifario conforme a criterios económicos y operativos actualizados.*

12) *Según lo informado por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros del Departamento Financiero Administrativo de la Dirección General de Aviación Civil -mediante comunicación telefónica y confirmación escrita vía correo electrónico de 30 de julio de 2025-, dicho proceso ha sufrido reiteradas postergaciones presupuestarias. En 2020 no se le pudo asignar contenido presupuestario debido a que el presupuesto ya había sido formulado al momento de la emisión del acuerdo. En 2021, aunque se contempló su financiamiento, los fondos fueron redirigidos por la emergencia sanitaria de la pandemia. En años posteriores, la ejecución se vio limitada por cuestiones logísticas y de gestión.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

13) *Que mediante oficio número DGAC-DFA-URF-OF-021-2025 del 22 de julio de 2025, el señor Romero Méndez, en su respectiva condición, remitió a la Proveeduría Institucional, el día 29 de julio de 2025, la Decisión inicial para contratar "Servicios profesionales para la actualización de las tarifas no aeronáuticas y aeronáuticas de la DGAC".*

14) *El artículo 15 del decreto ejecutivo número 20217-MOPT de 22 de enero de 1991, denominado "Régimen Tarifario para la Prestación de servicios y Facilitades Aeroportuaria", estipula que en aquellos casos en que la concurrencia de interesados por la concesión de un bien o servicio haga necesario acudir a los mecanismos de licitación, los derechos expresados en el citado régimen tarifario* ***se utilizarán como base mínima del respectivo concurso****.*

15) *Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, denominado "Criterio legal sobre viabilidad para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma", esta Unidad de Asesoría Jurídica estableció que las tarifas establecidas en el decreto ejecutivo número 20217-MOPT citado, servirán como precio base, para sacar los espacios de dominio público y administrados por el Consejo Técnico de Aviación Civil, a licitación.*

16) *Será en la apertura del establecimiento de condiciones y términos de referencia de la licitación a desarrollar, en donde se deberá realizar el análisis, proyección, cantidad de metros, espacio a utilizar, área del aeropuerto al cual se otorgara vía proceso de licitación, período de la concesión, causales de otorgamiento, precio, así como, cualquier otra; en donde se determinaran las pautas licitatorias para cumplir con los requerimientos que establece la Constitución Política, la Ley General de Contratación Pública y su respectivo reglamento, en apego al principio de legalidad y respeto del debido proceso en cumplimiento de la legislación vigente en materia de aviación civil*

17) *Antes de iniciar cualquier proceso de licitación para la asignación de espacios en bienes de dominio público dentro de los aeropuertos internacionales y aeródromos nacionales, es imprescindible proceder con la modificación y actualización del decreto ejecutivo número 20217-MOPT de 22 de enero de 1991, denominado Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias. Esto se debe a que mientras no se actualicen las tarifas establecidas en dicho decreto -las cuales constituyen la base para el otorgamiento de estos espacios-,* ***y que oscilan entre los $0 y $5 por metro cuadrado****, lo cual no refleja el valor comercial, estratégico ni operativo real de los bienes públicos administrados; lo que evidentemente demuestra que no se podrá garantizar una adecuada recuperación de ingresos para la administración, comprometiendo así el objetivo mismo del proceso licitatorio.*

18) *Por último, debe tenerse en cuenta que, en caso de licitar los espacios de dominio público ubicados dentro de los aeropuertos nacionales e internacionales y aeródromos las empresas que actualmente cuentan con un certificado de explotación perderían dicha certificación técnica, conforme a lo establecido en el artículo 3 de la Ley General de*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Aviación Civil. En consecuencia, estas empresas deberán someterse a un nuevo proceso de recertificación, lo cual podría generar un impacto significativo en la continuidad y calidad de los servicios relacionados con la actividad aeronáutica".

Quinto: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-0868 de 8 de setiembre de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, jefe del Proceso de Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, comunicó el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria 46-2025 de 4 de setiembre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que acordó lo siguiente:

"(...)

*3.- Instruir a la Dirección General de Aviación Civil que gire instrucción a la **Asesoría Jurídica y al Departamento de Aeropuertos**, para que en el plazo de 20 días hábiles presenten a este Consejo un borrador de proyecto de reformas del reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, adoptado mediante decreto ejecutivo número 34849-MOPT.*

La propuesta deberá enfocarse, en particular, en la reforma integral del Capítulo II (Asignación de Espacios), de forma tal que el procedimiento para la asignación se ajuste a los mecanismos permitidos por la normativa vigente. Asimismo, deberá incluir en el instrumento jurídico la disposición de que la base mínima de partida sea la nueva tarifa por metro cuadrado mensual, la cual será aprobada oportunamente por el Poder Ejecutivo, a solicitud de este Consejo.

La propuesta deberá contemplar, además, los aspectos señalados oportunamente por la Contraloría General de la República en el oficio citado en el considerando primero de este acuerdo, así como cualquier otro elemento que se considere pertinente adicionar, aclarar o actualizar.

La actualización busca asegurar que el uso de estos espacios contribuya de manera proporcional, razonable y justa, fortaleciendo así la igualdad de trato entre los usuarios y favoreciendo el interés público. ACUERDO FIRME".

Sexto: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-1033 de 15 de octubre de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, jefe del Proceso de Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, procedió a comunicar al Departamento de Aeropuertos, la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 54-2025 de 14 de octubre de 2025, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que acordó lo siguiente:

"(...)

En razón de lo anterior, SE ACUERDA lo siguiente:

• Ordenar la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y los otorgados a privados del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Para ello, se instruye al

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Departamento de Aeropuertos para que el día 17 de octubre envié al Departamento Legal la decisión inicial, siendo que fue una instrucción girada desde el 22 de julio de 2025 y proceda con la elaboración de la Decisión Inicial, conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública, el artículo 94 de la Ley General de Aviación Civil, y los artículos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Asimismo, dado que aún está pendiente el estudio técnico para la actualización de tarifas, la base para la concesión de las instalaciones públicas será determinada por los resultados de dicho estudio técnico.

• Emitir los criterios técnicos necesarios para proceder con la revocación de los permisos de uso en precario otorgados a privados, por razones de interés público. Dichos criterios deberán ser enviados a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda con la emisión de los criterios legales correspondientes y con el inicio de los procedimientos jurídicos pertinentes, para que el día 17 de octubre del 2025. ***ACUERDO FIRME".***

Séptimo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0371-2025 de 17 de octubre de 2025, la señora Debby Beer Rojas, encargada de espacios del Departamento de Aeropuertos, remitió a la Unidad de Asesoría Jurídica, el "*criterio técnico para la revocación de los permisos de uso en precario otorgados a los operadores privados, ya que fueron por razones de* ***interés público,*** *para que se realice los procedimientos jurídicos pertinentes".*

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1227-2025 de 23 de octubre de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó a la Dirección General, lo siguiente:

"(...)

En virtud de lo anterior, se ***solicita girar instrucciones al Departamento de Aeropuertos*** *para que a más tardar el* ***lunes 27 de octubre de 2025,*** *remita a la Unidad de Asesoría Jurídica, un* ***criterio técnico formal*** *y* ***debidamente sustentado****, el cual deberá contener al menos, los siguientes elementos básicos:*

1. *Inventario detallado de los espacios en uso por operadores privados, incluyendo:*
2. *Nombre del Operador asignado y ubicación exacta.*
3. *Tipo de infraestructura (hangar, lote, construcción).*
4. *Fecha y condiciones del otorgamiento.*
5. *Vigencia del permiso.*
6. *Evaluación técnica del estado de conservación y uso de cada uno de los bienes.*
7. *Determinación de si las edificaciones o instalaciones son removibles o permanentes.*
8. *Análisis de* ***interés público*** *que fundamente la revocación, incluyendo:*
a. *Revisión de la base tarifaria actual.*
b. *Comparación con valores estimados bajo un modelo concesionado.*
c. *Impacto financiero y operativo en el aeropuerto.*
d. *Parámetros de equidad, eficiencia y transparencia.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

e. Conclusiones claras y fundamentadas, con una recomendación técnica expresa sobre la conveniencia y legalidad de proceder con la revocación por razones de interés público, desde el punto de vista técnico.

El documento debe contener el respaldo y/o rubrica de los funcionarios que conforme a los perfiles competenciales, deben asumir este tipo de responsabilidades; ***así como, el respaldo documental e individual de cada gestión****".*

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0399-2025 de 12 noviembre de 2025, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, e Ivannia Ortiz Ramírez, entonces jefe del Departamento de Aeropuertos, emitieron el criterio técnico solicitado mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1227-2025 citado, en el que se indicaron que la revocación de espacios para uso privado procedía por razones de interés público.

Décimo: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-1148 de 20 de noviembre de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, jefe del Proceso de Secretaría del Consejo Técnico de Aviación Civil, comunicó al Departamento de Aeropuertos, el artículo séptimo de la sesión ordinaria número 63-2025 de 18 de noviembre de 2025, dictado por Consejo Técnico de Aviación Civil, en la cual dicho órgano colegiado adoptó el siguiente acuerdo:

"(...)

Sobre el particular, SE ACUERDA: De conformidad con el criterio y el contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2399-2025, de la Subdirección General y DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025, de la Unidad de Recursos Financieros:

1. Aprobar la actualización de tarifas de hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños propuesta por la empresa contrada.

2. Girar instrucciones para que, en procesos de licitación pública de hangares y espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se aplique como base la estructura de tarifas recomendada por el contratista. ACUERDO FIRME".

Décimo primero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-424-2025 de 21 de noviembre de 2025, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, e Ivannia Ortiz Ramírez, jefe interina del Departamento de Aeropuertos, emitieron el criterio técnico referente a "*revocación del permiso de uso en precario del hangar N°57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)*", recomendando lo siguiente:

"(...)

-Conclusiones claras y fundamentadas, con una recomendación técnica expresa sobre la conveniencia y legalidad de proceder con la revocación por razones de interés público, desde el punto de vista técnico.

La revocación de los permisos de uso en precario a los operadores aéreos de uso privado desde el punto de vista técnico tiene sus ventajas y desventajas.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Ventajas:
- *Libre competencia entre los posibles oferentes de la licitación publica*
- *Mas atribuciones económicas para la Administración con las nuevas tarifas actualizadas en el Reglamento Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias en el Decreto N° 20217-MOPT*

Desventajas:

- *Reclamos administrativos por las cancelaciones de los permisos de uso en precario de operadores privados, ya que no deberían ser intempestiva, ni arbitraria y otorgarse un plazo razonable para su desalojo.*

Décimo segundo: Que con fundamento en el numerales 152 al 156 de la Ley General de la Administración Pública; los actos administrativos pueden ser revocados por razones de oportunidad, conveniencia o mérito, y cuando haya divergencia grave entre los efectos del acto y el interés público.

Décimo tercero: Que en la tramitación del presente asunto se han observado las prescripciones de ley.

I. Considerando

1. Hechos probados.

Para efectos del dictado de la presente resolución, se tienen por probados los antecedentes desarrollados en el resultando del presente documento, en tanto, los mismos constan en el expediente administrativo conformado a tal efecto.

2. Principio de legalidad.

El principio de legalidad envuelve todas y cada una de las actividades que tiene el Estado y sus órganos; así como, las entidades públicas descentralizadas en todos sus tipos de clasificación. En cuanto a este extremo, recordemos que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano con desconcentración máxima y personería instrumental, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Mopt), según lo estipulado en el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, por lo que los personeros de esta institución son funcionarios públicos y deben ajustarse al principio de legalidad y al ordenamiento jurídico aplicable.

Es este contexto, podemos afirmar que todo ente, órgano y funcionario público, deben someter su accionar diario a la normativa jurídica vigente, considerando la atención del principio de competencia dentro del cual cada una de dependencias de la Administración tienen señalado, con claridad, cuáles son sus funciones, objetivos, fines y/o facultades que le permiten desarrollar su actividad, dentro del marco de la legalidad.

El principio de legalidad tiene su génesis en el artículo 11 de la Constitución Pública, siendo este un pilar del ordenamiento jurídico en relación con la función pública. El artículo de cita señala, textualmente, lo siguiente:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

> *"**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. Deben prestar juramento de observar y cumplir esta Constitución y las leyes. La acción para exigirles la responsabilidad penal por sus actos es pública.*
>
> *La Administración Pública en sentido amplio, estará sometida a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas, con la consecuente responsabilidad personal para los funcionarios en el cumplimiento de sus deberes. La ley señalará los medios para que este control de resultados y rendición de cuentas opere como un sistema que cubra todas las instituciones públicas".*
>
> (El subrayado no corresponde al original)

Del artículo anterior parten los artículos 11 y 13 de la Ley General de la Administración Pública; los cuales, con el objetivo de regular lo correspondiente a la función pública, indican lo siguiente:

> *"**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".*
>
> ***Artículo 13.-***
> ***1.** La Administración estará sujeta, en general, a todas las normas escritas y no escritas del ordenamiento administrativo, y al derecho privado supletorio del mismo, sin poder derogarlos ni desaplicarlos para casos concretos.*
>
> ***2.** La regla anterior se aplicará también en relación con los reglamentos, sea que éstos provengan de la misma autoridad, sea que provengan de otra superior o inferior competente".*
>
> (El subrayado no corresponde al original)

El principio de legalidad exige la necesaria cobertura o autorización legal previa de la actuación administrativa legítima, para su validez; "*lo que no está permitido ha de entenderse prohibido*".

En consecuencia, puede determinarse que las instituciones estatales y los funcionarios destacados en las mismas, pueden actuar exclusivamente en la medida de que se cuente con autorización expresa de lo establecido dentro de la normativa vigente al momento de emitirse un acto, el excederse o incumplir lo correspondiente al bloque de legalidad, constituiría una infracción del ordenamiento jurídico.

3. Sobre el permiso de uso en precario y su fundamento legal.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

El ordenamiento jurídico costarricense determina los bienes demaniales y dominicales como aquellos que se encuentran afectados a uso o interés público. En esta clasificación especial, podemos hacer referencia, entre otras, las aguas territoriales, las costas, los recursos y riquezas naturales del agua, muelles, ferrocarriles y de especial interés para la institución, los aeropuertos que se encuentran en servicio.

Es importante destacar que los bienes anteriormente detallados y otros que se encuentren contemplados dentro de la categoría de bienes demaniales, cuentan con protección de carácter constitucional que impiden que sean apropiados de manera parcial o total, por particulares e incluso por la misma Administración; también impiden que estos sean destinados para fines ajenos a su naturaleza.

En lo que nos interesa, en relación con los aeropuertos y aeródromos nacionales e internacionales, la Constitución Política, en el artículo 121, inciso 14), determinó 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.***
>
> *(...)".*

(El subrayado y resaltado no corresponde al original)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

En relación con dicho fundamento jurídico, mediante sentencia número 2013-015693 de las dieciséis horas y veinte minutos de veintisiete de noviembre de dos mil trece, la Sala Constitucional razonó que la prohibición de arrendar directa o indirectamente los ferrocarriles, puertos y aeropuertos nacionales fortalece el ideal de impedir que los bienes sean enajenados y salgan del control del Estado; así como, para que continúen destinados a la naturaleza para la que fueron creados.

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.

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.

En un sentido complementario a lo expuesto y de interés en la resolución del presente asunto, mediante la sentencia número 2013-015693 citada, el Tribunal Constitucional determinó que la norma constitucional indicaba con claridad que los bienes demaniales o dominicales solamente pueden ser explotados por la Administración o por particulares con la autorización de la primera, mediante uso en permiso en precario o concesión especial, otorgada por tiempo limitado, con arreglo de condiciones y estipulaciones establecidas por la Asamblea Legislativa.

Al respecto, mediante dictamen número C-083-2000 de 28 de abril de 2000, la Procuraduría General de la República realizó un análisis amplio relativo a la naturaleza de los aeropuertos como bienes demaniales, determinando lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *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 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*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

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)".

Sin embargo, en la resolución previamente citada, también se aclara que esta característica protectora de los bienes demaniales no debe ser vista como una prohibición de alcances relativos al uso o explotación particular de los aeropuertos, sino que dicha explotación sería viable bajo ciertas limitaciones reguladas en el ordenamiento jurídico, refiriendo a las figuras del permiso de uso y las concesiones respectivamente. En este sentido, la resolución de cita indica lo siguiente:

"(...)

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 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).*

(El subrayado y resaltado no corresponde al original)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

En este sentido, encontrándose la figura del permiso de uso en precario determinada como un medio válido para permitir la explotación de un bien demanial, como lo son los aeropuertos, es necesario definir este concepto, el cual refiere a un derecho de carácter precario en el que, por mera tolerancia la Administración, se le permite al permisionario utilizar cierto espacio y se le faculta el ejercicio de la actividad a la cual se dio aval.

La sentencia número 2306-91 de las 14:45 horas de 6 de noviembre de 1991, emitida por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, lo conceptualiza de manera sencilla como "*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*".

Refiriendo a la sentencia citada, puede observarse que dicho permiso de uso es otorgado de manera unilateral por la Administración y esta se reserva la facultad de poder revocarlo por motivos de incumplimiento del permisionario, necesidad o bien, como supone el caso que nos ocupa, por interés público.

En relación con el permiso de uso en precario, esta figura se encuentra contemplada en el artículo número 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008, el cual especifica lo siguiente:

> "***Artículo 5.-*** *El permiso de uso de dominio público 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*".

En el dictamen número C-083-2000 de 28 de abril de 2000, la Procuraduría General de la República señala las posibilidades de la Administración de finalizar de manera anticipada dichos permisos de uso en precario, debido a la naturaleza del permiso otorgado. En relación con lo anterior, el dictamen de cita expresa lo siguiente:

> "*(...)*
>
> *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).*
>
> (...)".

En relación con lo anterior, es claro que el permisionario no debe considerar que el permiso de uso otorgado por la Administración sea definitivo, irrestricto o por plazo indefinido, pues entre sus rasgos elementales están

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

justamente la precariedad de este y la atención a un fin público, lo cual implica que el permiso puede ser revocado en cualquier momento.

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

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

Sobre los motivos válidos para la revocación de los permisos de uso en precario, mediante sentencia número 1332-2015 de las catorce horas y cincuenta minutos de 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) 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*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

discrecionalidad administrativa, por lo que la Administración Pública pueda apreciar si el permiso solicitado se adecua o no al interés general".

Analizándose lo anterior, es claro que en caso de interés público, la Ley General de Administración Pública permitiría a la institución dar por terminado el mismo, sin considerarse esto como un acto intempestivo o arbitrario, tal como lo indica el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, sino un acto atinente a la normativa vigente con relación a este asunto.

4. **Sobre la revocación de los permisos de uso en precario <u>otorgados para actividades privadas</u>, por razones de interés público.**

Primeramente, debemos definir el concepto de interés público, el cual es un concepto indeterminado que fundamenta y justifica la actuación de las Administraciones públicas.

Al ser un concepto jurídico indeterminado, no existe como tal una definición única y expresa en una sola norma, sino que su contenido se construye a partir del ordenamiento jurídico costarricense, siendo estas normas las que regula la Constitución Política, la Ley General de la Administración Pública y la jurisprudencia de la Sala Constitucional y la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.

Por ello, el inciso 8) del artículo 140 de la Constitución Política establece que corresponde al presidente y al ministro Consejo de Gobierno *"Vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas",* lo que implica que la Administración actúa en nombre del interés público; es decir, en beneficio de la colectividad y no de intereses particulares.

Asimismo, el artículo 50 de la misma Carta Magna señala que *"El Estado procurará el mayor bienestar a todos los habitantes del país, organizando y estimulando la producción y el más adecuado reparto de la riqueza".* Lo que implica que reconoce el bienestar general, como fin del Estado costarricense.

Por su parte, el artículo 11 de la Constitución Política obliga a la Administración a rendir cuentas y actuar con eficiencia, eficacia y legalidad, para cumplir sus fines públicos.

La Ley General de la Administración Pública, igualmente, no define expresamente *"interés público"*, pero lo cierto del caso es que dicha norma lo utiliza como criterio rector para toda la actuación administrativa, en su artículo 4 referirse a que la *"La Administración actuará siempre de acuerdo con el* ***interés público****, el ordenamiento jurídico y los principios de eficiencia, eficacia y economía".*

Por su parte, el artículo 11 de la misma ley dispone el ***principio de legalidad*** que sujeta a la Administración al ordenamiento jurídico e implica que esta no podrá sustraerse de él.

Autores como Eduardo Ortiz Ortiz, Luis Ortiz Quesada y Allan Brewer-Carías, señalan que el interés público es *"La suma de los intereses legítimos de la colectividad, prevaleciente sobre los intereses individuales cuando entran en conflicto, pero que debe ejercerse dentro del marco de la legalidad y la razonabilidad".*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Por su parte, mediante opinión jurídica número OJ-114-2014 de 23 de setiembre de 2014, la Procuraduría General de la República indicó que el legislador cuenta con discrecionalidad para normar aquello que considera de ***interés público***. Indicamos en lo que interesa, lo siguiente:

> *"Luego, conviene indicar que el Legislador goza de una amplia discrecionalidad para valorar y configurar aquello que estima es de interés público. Entendiendo por éste, conforme lo indica el artículo 113 de la Ley General de la Administración Pública, la expresión de los intereses individuales de las personas. Por supuesto, resulta de suyo que la valoración que el Legislador realice del interés público debe resultar, no obstante, de un proceso informado. Sobre la discrecionalidad en relación con la determinación del interés público conviene citar el voto N. 3090-2013 de las 4:10 horas del 6 de marzo de 2013:*
>
> *Al respecto, en cuanto a la noción de "interés público", la jurisprudencia de esta Sala ha señalado que: "(...) la noción de "interés público" que aparece en el Derecho Público cumple una función triple: a) es uno de los criterios que inspira la interpretación y aplicación de sus normas; b) es un concepto jurídico que, por su parte, necesita ser interpretado, y; c) constituye el núcleo de la discrecionalidad administrativa. La esencia de toda actividad discrecional lo constituye la apreciación singular del interés público realizada conforme a los criterios marcados por la legislación. De manera que la discrecionalidad existe para que la Administración pueda apreciar lo que realmente conviene o perjudica al interés público, para que pueda tomar su decisión libre de un detallado condicionamiento previo, y sometido al examen de las circunstancias relevantes que concurren en cada caso (véase sentencia número 2006-001114 de las 09:45 horas del 03 de febrero de 2006)."*

Por último, la Ley General de la Administración Pública, en sus artículos 152 al 154, regula el procedimiento para la revocación de actos administrativos cuando exista una divergencia grave entre los efectos del acto y el ***interés público***. En este contexto, la revocación se refiere a la facultad de la Administración para dejar sin efecto, total o parcialmente, un acto administrativo que haya sido emitido previamente, cuando este sea contrario a los intereses públicos o cuando surjan circunstancias que justifiquen su anulación, específicamente, los enumerados citados disponen lo siguiente:

> *"Artículo 152.-*
> *1. El acto administrativo podrá revocarse por razones de oportunidad, conveniencia o mérito, con las excepciones que contempla esta ley.*
>
> *2. La revocación deberá tener lugar únicamente cuando haya divergencia grave entre los efectos del acto y el interés público, pese al tiempo transcurrido, a los derechos creados o a la naturaleza y demás circunstancias de la relación jurídica a que se intenta poner fin.*
>
> *Artículo 153.-*
> *1. La revocación podrá fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho, no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario.*
>
> *2. También podrá fundarse en una distinta valoración de las mismas circunstancias de hecho que dieron origen al acto, o del interés público afectado.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

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".

Según el análisis de la legislación citada, el interés público constituye el fundamento y límite de toda la actividad administrativa en el Estado costarricense. Si bien, se trata de un concepto jurídico indeterminado, su contenido ha sido delineado, como se indicó anteriormente, por la Constitución Política, la Ley General de la Administración Pública y la jurisprudencia constitucional y contenciosa-administrativa.

Asimismo, vemos que los permisos de uso en precario (como los otorgados sobre bienes del dominio público), no generan derechos adquiridos en sentido estricto, sino situaciones jurídicas sujetas a la potestad de revocación, por razones de ***interés público***, ***oportunidad*** o ***conveniencia***.

Esa potestad de revocación debe ejercerse motivadamente, indicando las razones de interés público que justifican la decisión, respetando los principios de proporcionalidad, razonabilidad y buena fe, evitando arbitrariedades; además, otorgando un plazo prudencial al administrado, conforme al último párrafo del artículo 154 de la citada ley, en el fin de salvaguardar el debido proceso y la seguridad jurídica.

Por tanto, la revocación de un permiso de uso en precario no es una sanción, ni una arbitrariedad, sino el ejercicio legítimo de una potestad pública, dirigida a restablecer la primacía del interés general sobre el particular, conforme a la ley.

Todo lo anterior, nos demuestra que del conjunto normativo, doctrinario y jurisprudencial expuesto, se concluye que la Administración está facultada para revocar los permisos de uso otorgados en precario, cuando los efectos de dichos actos resulten contrarios o incongruentes con el interés público o cuando nuevas circunstancias exijan su adecuación a los fines generales del Estado.

Dicha revocación constituye un acto administrativo legítimo, amparado en los artículos 4, 11, 152, 153 y 154 de la Ley General de Administración Pública, en el artículo 50 de la Constitución Política y en la doctrina y jurisprudencia nacionales. En consecuencia, la revocación de un permiso de uso en precario por razones de interés público no sólo es jurídicamente posible, sino que representa una obligación de la Administración, cuando la conservación del interés particular compromete los fines y bienes públicos que el ordenamiento jurídico le impone proteger.

5. Criterios técnicos emitido por el Departamento de Aeropuertos.

En el presente caso, mediante oficios números DGAC-DA-OF-0371-2025 de 17 de octubre de 2025, y DGAC-DA-OF-0399-2025 de 12 noviembre de 2025, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, e Ivannia Ortiz Ramírez, entonces jefe del Departamento de Aeropuertos, emitieron el criterio técnico respecto a la eventual revocación de los permisos de uso en precario de los espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (artículo 154 de la Ley General de Administración Pública).

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

En el oficio número DGAC-DA-OF-0371-2025 citado, el Departamento de Aeropuertos indicó textualmente, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *En atención al acuerdo **CETAC-AC-2025-1033 de fecha 15 octubre del 2025,** este Departamento Aeropuertos procede a trasladar a la Asesoría Legal para que proceda como legalmente corresponda con la revocación de los permisos de uso en precario otorgados a los operadores privados, ya que fueron por razones de **interés público,** para que se realice los procedimientos jurídicos pertinentes".*

Por su parte, en el oficio número DGAC-DA-OF-0399-2025 citado, el Departamento de Aeropuertos indicó textualmente, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *De conformidad con los documentos de la referencia, el Departamento de Aeropuertos en atención al documento DGAC-DG-OF-2239-2025 de fecha 23 de octubre de 2025, da respuesta con la emisión de los criterios técnicos para la revocación de los permisos de uso en precario de los operadores aéreos de uso privado de acuerdo con los requerimientos solicitados:*
>
> *Identificación precisa de los bienes otorgados a operadores privados (espacios, hangares, lotes, edificaciones, entre otros).*
>
> *Fecha de otorgamiento y vigencia de los permisos de uso en precario.*
> *Condiciones actuales de uso y estado físico de los bienes.*
> *Determinación de si las estructuras existentes son removibles o no removibles.*
> *Un análisis técnico objetivo sobre las razones de interés público que fundamentarían la revocación, incluyendo:*
>
> *-Evaluación de la base tarifaria (canon actual).*
> *-Comparación con tarifas estimadas bajo un régimen de concesión.*
> *-Impacto en los ingresos y egresos del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños -Palma.*
> *-Consideraciones sobre los principios de publicidad, transparencia y equidad en el acceso a los espacios públicos aeroportuarios.*
>
> *Se aclara por parte del Departamento de Aeropuertos, se deja en claro que la revocación de los permisos de uso no se da por incumplimiento de los operadores aéreos, sino por una instrucción del Consejo Técnico de Aviación Civil de Costa Rica, por interés público, con el acuerdo CETAC-AC-2025-1033 de fecha 15 octubre del 2025".*

6. **Sobre el *interés público, oportunidad* o *conveniencia* específico:**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

El Consejo Técnico de Aviación Civil planteó la necesidad de valorar la viabilidad jurídica y administrativa de revocar los permisos de uso en precario actualmente otorgados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, ***para actividades privadas***, con el fin de que dichos espacios sean adjudicados, mediante procesos de licitación pública, en atención a los principios de transparencia, igualdad de condiciones, maximización del interés público y eficiencia en la administración de bienes demaniales.

Actualmente, los espacios dentro de este aeropuerto han sido otorgados mediante permisos de uso en precario, con base en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, **para uso privado** y para la explotación de operadores aeronáuticos que tienen certificado de explotación.

Estos permisos, por definición legal, conforme a lo señalado ampliamente, son revocables en cualquier momento, no generan derechos adquiridos, ni expectativas de derecho y su revocación está sujeta a criterios de ***conveniencia***, ***oportunidad*** e ***interés público***.

No obstante, ha surgido una problemática estructural asociada a este régimen que justifica el replanteamiento del modelo de asignación de estos espacios; en tanto, el canon cobrado a los permisionarios, conforme al régimen tarifario vigente, oscila entre los $0 y $5 por metro cuadrado, dependiendo de si es hangar o lote para construir; lo cual, no refleja el valor comercial, estratégico, ni operativo real de los bienes públicos administrados.

Lo anterior, aunado a la evidente limitación de espacios de lotes y hangares disponibles para su asignación a los operadores y necesarios para garantizar la adecuada prestación y explotación de los servicios no aeronáuticos complementarios, pone de manifiesto una necesidad institucional real y prioritaria. En este contexto, se hace indispensable privilegiar de manera efectiva el interés público, por encima de cualquier interés particular, asegurando que la gestión y administración de estos espacios estratégicos respondan al fin primordial de la Administración: garantizar el funcionamiento eficiente, continuo y seguro de las actividades aeroportuarias y el desarrollo ordenado del sector aeronáutico.

Esta demora ha generado una situación preocupante, en tanto, actualmente, el canon cobrado a los permisionarios por el uso de terrenos, hangares y demás instalaciones aeroportuarias corresponde a un monto económico sumamente bajo, valores que no corresponden al valor real de mercado, ni consideran el carácter estratégico, comercial y operativo de los bienes públicos administrados por la Dirección General de Aviación Civil, lo que determina que el marco tarifario actual no garantiza una adecuada recuperación de ingresos para la Administración, ni refleja criterios de eficiencia, eficacia y menos una justicia tarifaria, lo cual resulta incompatible con los fines de un proceso de licitación que busque la correcta gestión de bienes del Estado.

Estos ingresos resultan insuficientes para cubrir los costos operativos y de mantenimiento de los aeropuertos internacionales; especialmente, los de menor tráfico, como el Tobías Bolaños Palma, generando una afectación al equilibrio financiero y a la sostenibilidad del servicio público aeroportuario.

Esta situación plantea también cuestionamientos desde el punto de vista de la igualdad de acceso a bienes públicos y el cumplimiento del principio de transparencia en la contratación pública, establecido en la Ley General de Contratación Pública, su reglamento y la jurisprudencia constitucional.

AUDITORIA INTERNA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

Esta necesidad fue reconocida institucionalmente cuando el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante oficio número CETAC-AC-2019-0746 de 4 de julio de 2019, con base en lo acordado en el artículo tercero de la sesión ordinaria número 45-2019, instruyó formalmente a la Dirección General de Aviación Civil a proceder con la actualización de las tarifas de los servicios no aeronáuticos, contenidas en el decreto ejecutivo número 20217-MOPT de 22 de enero de 1991, denominado *Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias*. Asimismo, ordenó la contratación de una firma especializada en el manejo de tarifas, con el propósito de realizar un estudio técnico que permitiera modernizar el apéndice tarifario conforme a criterios económicos y operativos actualizados.

No obstante, según lo informado por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros del Departamento Financiero Administrativo de la Dirección General de Aviación Civil, mediante comunicación telefónica y confirmación escrita vía correo electrónico de 30 de julio de 2025, dicho proceso ha sufrido reiteradas postergaciones presupuestarias. En 2020 no se le pudo asignar contenido presupuestario debido a que el presupuesto ya había sido formulado al momento de la emisión del acuerdo. En 2021, aunque se contempló su financiamiento, los fondos fueron redirigidos por la emergencia sanitaria de la pandemia. En años posteriores, la ejecución se vio limitada por cuestiones logísticas y de gestión.

Asimismo, el señor Romero Méndez señaló, que es hasta este año que se espera concretar finalmente la contratación del estudio tarifario de la totalidad de espacios y hangares de la Dirección General de Aviación Civil, así como de actividades no aeroportuarias.

Por lo cual, mediante oficio número DGAC-DFA-URF-OF-021-2025 de 22 de julio de 2025, el señor Romero Méndez, en su condición antes citada, remitió a la Proveeduría Institucional, la Decisión inicial para contratar "*Servicios profesionales para la actualización de las tarifas no aeronáuticas y aeronáuticas de la DGAC*".

La contratación inició con el número 2025LD-000056-0006600001, denominada *"Servicios profesionales para la actualización de las tarifas no aeronáuticas y aeronáuticas de la DGAC";* no obstante, dicha contratación no ha finalizado. Razón por la cual, ante la urgencia de obtener una actualización de las tarifas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para cumplir con la disposición del órgano colegiado para proceder *apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y los otorgados a privados del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma;* la Dirección General, por medio de fondos externos (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (Cocesna), procedió a efectuar la contratación por servicios profesionales de una firma especializada para la *"Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma"*.

La firma contratada, The Project International Group emitió el estudio correspondiente; por lo cual, mediante oficio número DGAC-DG-OF-2250-2025 de 27 de octubre de 2025, la Dirección general remitió para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico de Aviación Civil, el informe final de la Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Además, mediante artículo décimo segundo de la sesión ordinaria 59-2025 de 30 de octubre de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil dio por recibido el oficio número DGAC-DG-OF-2250-2025 de 27 de octubre de 2025, en el que se remite el informe final "*Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma*".

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

El Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante artículo sétimo de la sesión ordinaria 63-2025 de 18 de noviembre de 2025, según el criterio y el contenida en los oficios número DGAC-DG-OF-2399-2025 y DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025 citados, aprobó la actualización de tarifas de hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, propuesta por la empresa contratada, The Project International Group.

Conforme hemos señalado, existiendo una necesidad institucional, atendiendo a los criterios de interés público, oportunidad y conveniencia, puede darse la revocación de los permisos de uso en precario otorgados a privados y que se encuentra expresamente autorizada por el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, el cual establece que cuando la Administración confiera a particulares la utilización de bienes de dominio público, tales permisos o concesiones podrán revocarse por razones de oportunidad o conveniencia en atención al interés público, sin derecho a indemnización, salvo que la ley disponga otra cosa.

Con base en ello y en los principios del derecho administrativo, se debe destacar que la potestad de la Administración, cuando exista de por medio una necesidad real e institucional, conforme a la discrecionalidad administrativa, se permite valorar si, ante nuevas condiciones económicas, técnicas u operativas, es más beneficioso para el interés público sustituir el régimen precario, por un proceso de asignación mediante licitación pública que garantice mayor eficiencia, transparencia e ingresos para el Estado.

Según lo visto, conforme al artículo 15 de la Ley General de la Administración Pública, la discrecionalidad puede ejercerse incluso en ausencia de ley específica, siempre que respete los límites de ***razonabilidad, justicia*** y ***eficiencia***. Asimismo, el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública dispone que ningún acto administrativo puede ir en contra de principios elementales de conveniencia, siendo esta justamente una de las razones que fundamentan el cambio de régimen.

Por su parte, el artículo 17 de la Ley General de la Administración Pública señala que la discrecionalidad está limitada por los derechos de los particulares, pero en el caso de permisos de uso en precario, no existe un derecho subjetivo a la continuidad del uso, precisamente, por su naturaleza revocable.

Además, la coyuntura actual, marcada por restricciones presupuestarias, obliga a maximizar los ingresos derivados del uso del dominio público y a asegurar que cada metro cuadrado de espacio aeroportuario, se utilice conforme al mejor interés institucional y financiero.

El uso actual de los espacios no se ha sometido a un proceso competitivo, lo cual impide a la Administración valorar comparativamente otras ofertas que podrán generar mayores ingresos, mejorar la calidad de los servicios aeroportuarios y responder a nuevos requerimientos operativos y estratégicos.

Lo anterior implica sustituir el régimen de permisos precarios por un régimen contractual derivado de licitación pública que permitiría establecer plazos definidos, condiciones contractuales específicas, mecanismos de fiscalización y penalidades; asimismo, facilitaría la gestión eficiente de los espacios aeroportuarios, con reglas claras para los usuarios y mecanismos adecuados para proteger el interés estatal.

Tal como lo establece la Ley General de la Administración Pública y la jurisprudencia administrativa y de los tribunales de justicia, aun tratándose de actos revocables, la Administración debe observar el debido proceso, con la emisión de una resolución de revocación debidamente fundamentada, para cada permiso, realizando la debida notificación formal al interesado y concediéndole un plazo razonable para desalojar.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Como se ha señalado, la licitación pública constituye el mecanismo adecuado para garantizar la igualdad de acceso a los bienes demaniales, la transparencia en la asignación de espacios y el mejor aprovechamiento económico y social de los espacios públicos; así como, la posibilidad de establecer obligaciones contractuales claras respecto al canon, uso, mantenimiento y plazo. Este proceso se enmarca en la Ley General de Contratación Pública, y puede adaptarse mediante carteles de licitación específicos para el uso de espacios en aeropuertos, atendiendo a las condiciones técnicas, seguridad y operativas propias del entorno aeroportuario.

Por lo que la revocación de los permisos de uso en precario privados vigentes en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños se justifica plenamente, debido al interés público comprometido, particularmente, la necesidad de asegurar mayores ingresos, una gestión eficiente del dominio público y el cumplimiento de los principios de transparencia y eficiencia administrativa.

La sustitución de dicho régimen precario, por procedimientos de licitación pública, constituye una decisión jurídicamente viable y administrativamente conveniente, dentro del marco de la potestad de la Administración, siempre que se respete el debido proceso.

7. Sobre el caso específico:

Mediante oficio número mediante oficio número DGAC-DA-OF-424-2025 de 21 de noviembre de 2025, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, e Ivannia Ortiz Ramírez, jefe interina del Departamento de Aeropuertos, emitieron el criterio técnico referente a "*revocación del permiso de uso en precario del hangar N°57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)*".

En el oficio número DGAC-DA-OF-424-2025 citado, el Departamento de Aeropuertos señala textualmente, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *-Impacto en los ingresos y egresos del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*
>
> *El impacto que ha tenido en los ingresos y egresos del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma ha sido desproporcionado debido a que las tarifas del Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias en el Decreto N° 20217-MOPT, ha estado desactualizado desde hace 20 años, por lo cual, no ha tenido aumentos anuales por esa razón las tarifas actuales no son acordes a la realidad actual del costo de la vida.*
>
> *-Consideraciones sobre los principios de publicidad, transparencia y equidad en el acceso a los espacios públicos aeroportuarios.*
>
> *Tomando en consideración los principios de publicidad, transparencia y equidad en el acceso a los espacios públicos aeroportuarios, por instrucciones superiores del CETAC para tener una mejor igualdad de oportunidades y no dar privilegios a otros operadores aéreos, se estipuló la realización de una contratación pública para la concesión de espacios públicos del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de tener una mejor transparencia de los participantes, la satisfacción de ingresos públicos para la Institución con*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

tarifas más remunerativas de acuerdo a la realidad actual, principalmente por el interés público.

-Conclusiones claras y fundamentadas, con una recomendación técnica expresa sobre la conveniencia y legalidad de proceder con la revocación por razones de interés público, desde el punto de vista técnico.

La revocación de los permisos de uso en precario a los operadores aéreos de uso privado desde el punto de vista técnico tiene sus ventajas y desventajas.

Ventajas:

• Libre competencia entre los posibles oferentes de la licitación publica
• Mas atribuciones económicas para la Administración con las nuevas tarifas actualizadas en el Reglamento Régimen Tarifario para la Prestación de Servicios y Facilidades Aeroportuarias en el Decreto N° 20217-MOPT

Desventajas:

• Reclamos administrativos por las cancelaciones de los permisos de uso en precario de operadores privados, ya que no deberían ser intempestiva, ni arbitraria y otorgarse un plazo razonable para su desalojo.

Mediante la Reorganización administrativa integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, decreto ejecutivo número 41417-MOPT de 11 de octubre de 2018, se determinó que las labores atinentes a velar por el uso correcto de los aeropuertos, espacios para construir y hangares del país, serían competencia exclusiva del Departamento de Aeropuertos; lo anterior, según lo desarrollado en los incisos 2, 4, 6 10, 11 y 12 del artículo 25 del reglamento citado, lo cual se transcribe para mayor comprensión:

"Artículo 25°- Son funciones del Departamento de Aeropuertos, las que se detallan a continuación:

(...)

2. Vigilar el cumplimiento de la seguridad aeroportuaria por parte de las administraciones de los aeródromos locales y los aeropuertos internacionales administrados por el Estado.

(...)

4. Ejercer la dirección; control, supervisión, coordinación y ejecución de las actividades relativas eón la parte operacional y comercial de los aeródromos públicos locales. y los aeropuertos internacionales administrados por el Estado.

(...)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

6. Evaluar el cumplimiento en la prestación de servicios y la adopción e implementación de planes de corrección de deficiencias, obras de infraestructura o de seguridad operacional para mantener los aeropuertos internacionales y locales_ del Estado en categoría certificable, además de mantener vigilancia continua para asegurar la condición certificada de los aeródromos, en estricto apego y cumplimiento del marco normativo del Reglamento de Aviación Civil, RAC. 139 "Certificación de Aeródromos" y el Anexo 14 de la OACI.

(...)

10. Asegurar al país la dotación de infraestructura aeronáutica que permita brindar excelentes servicios de transporte aéreo y seguridad aeroportuaria, siempre de acuerdo con las normas nacionales e internacionales vigentes.

11. Administrar, inspeccionar, supervisar, controlar y dar seguimiento del mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de la infraestructura aeroportuaria.

12. Coordinar inspeccionar, controlar y dar seguimiento a los contratos relacionados con la construcción, adecuación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria".

En relación con lo anteriormente señalado, puede determinarse que la revocatoria de permiso de uso en precario solicitada por el Departamento de Aeropuertos, corresponde al ejercicio correcto y oportuno de las funciones propias de su competencia, en cuanto la recuperación del hangar número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma puede considerarse necesaria para una correcta administración de la infraestructura aeroportuaria en aras de un interés público.

El hangar 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual tiene un área total de 225 metros cuadrados, fue otorgado en permiso de uso en precario a la compañía Tiada sociedad anónima, cédula persona jurídica número 3-101-100721, mediante la resolución número 180-2021 aprobada por el Consejo de Aviación Civil, mediante el artículo noveno de la sesión ordinaria 83-2021 de 1 de noviembre de 2021.

Asimismo, la resolución previamente citada, hace puntual referencia a las causales de terminación anticipada del permiso en uso en precario a otorgado a la compañía Tiada sociedad anónima, siendo estas las detalladas a continuación:

"(...)

Terminación del permiso de uso

Las causales de terminación de los permisos y revocación del presente acuerdo son las siguientes:

1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2) Revocatoria.
3) Rescisión.
4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL · AUDITORIA INTERNA · COSTA RICA

5) Resolución unilateral de EL CONSEJO por motivos de interés público.
6) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.
7) El atraso por más de un mes en el pago de la tarifa establecida por el uso del espacio, del servicio de agua o de cualquier otra suma que adeude a la Dirección General de Aviación Civil.
8) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, El CONSEJO podrá revocar el permiso.
9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.
10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa. (...)"

En relación con el procedimiento de revocación de permiso de uso en precario de bienes demaniales, mediante la sentencia número 2306-91, la Sala Constitucional indicó lo siguiente:

"VI).-En el presente caso los permisos de las ventas estacionarias o ambulantes, se han otorgado a la luz de una ley y de un ordenamiento emitido por la Municipalidad de San José, sobre cuyos contenidos la Sala no hace cuestión.- Sin embargo, estas normas carecen de los instrumentos necesarios para regular en forma adecuada la revocación de los permisos y por ello resulta de elemental justicia constitucional, que así como se ha observado un procedimiento, aunque elemental para conceder los permisos, se exija también en la misma medida, un trámite para cancelarlos.- Lo que es lo mismo, ***no puede la Administración suprimir el permiso, no importa que sea precario, en forma intempestiva y sorpresiva****, sobre todo si como en el presente caso, constituye un medio de subsistencia (doctrina del artículo 153 de la Ley General de la Administración Pública, en cuanto al principio de Derecho Público)".*

(El resaltado no pertenece al original)

Debe concluirse que en atención de lo estipulado en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, el actuar de la Administración no resulta intempestivo, ni arbitrario, por cuanto, tal y como ampliamente se ha señalado, existe un interés público para revocar el permiso de uso en precario del hangar 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual tiene un área total de 225 metros cuadrados, y fue otorgado a la compañía Tiada sociedad anónima, cédula persona jurídica número 3-101-100721, mediante la resolución número 180-2021 de las 18:52 horas de 1° de noviembre de 2021, aprobada por el Consejo de Aviación Civil, mediante el artículo noveno de la sesión ordinaria 83-2021 de 01 de noviembre de 2021.

8. Sobre la ocupación transitoria del bien hasta la adjudicación del proceso licitatorio.

En el contexto anteriormente señalado, tomando en consideración el Consejo Técnico de Aviación Civil ha ordenado la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de concesión de instalaciones públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios de uso privado ubicados del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, procedimiento que se encuentra en fase de tramitación administrativa, resulta jurídicamente procedente y razonable regular la situación de ocupación temporal del bien objeto del permiso de uso en precario, cuya revocatoria se analiza.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

En este sentido, si bien el permiso de uso en precario constituye un acto administrativo unilateral, discrecional y revocable en cualquier momento, por razones de oportunidad, conveniencia o interés público, conforme a lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, la revocación del mismo no debe ejecutarse de forma intempestiva, ni arbitraria, debiendo otorgarse un plazo prudencial que permita una transición ordenada, en resguardo del interés público y de la continuidad operativa del aeropuerto.

Bajo ese entendido, considerando que el interés público que motiva la revocación se vincula directamente con la necesidad de someter dichos espacios a un procedimiento licitatorio que garantice los principios de transparencia, libre concurrencia e igualdad, resulta procedente que el actual permisionario pueda mantener la ocupación material del bien de forma transitoria y provisional, únicamente, hasta tanto se materialice el proceso licitatorio y el adjudicatario correspondiente tome posesión efectiva del espacio, sin que ello implique prórroga, renovación o consolidación de derecho alguno a su favor.

Durante este período transitorio, el permisionario deberá mantenerse al día en el pago de las tarifas, cánones, derechos y demás obligaciones aplicables, conforme al régimen tarifario vigente y a las condiciones originalmente impuestas en el permiso de uso en precario, así como, cumplir con todas las disposiciones técnicas, operativas y de seguridad establecidas por la Administración aeroportuaria.

La permanencia provisional en el bien se entenderá concedida a título estrictamente precario, sin generar expectativas legítimas de permanencia ni derecho indemnizatorio alguno, quedando sujeta a la obligación de desocupar y entregar el espacio de forma inmediata una vez notificada la adjudicación del proceso licitatorio y la fecha de toma de posesión por parte del nuevo concesionario.

Lo anterior responde a un criterio de razonabilidad administrativa, orientado a evitar afectaciones innecesarias a la operación aeroportuaria, sin desnaturalizar la revocatoria del permiso de uso en precario ni el interés público que la sustenta.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Revocar, por razones de ***interés público, oportunidad o conveniencia***, el permiso de uso en precario del lote número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, el cual tiene un área total de 225 metros cuadrados, el cual fue otorgado para uso privado a la compañía **Tiada sociedad anónima**, portadora de la cédula jurídica número 3-101-100721, mediante la resolución número 180-2021 de las 18:52 horas de 1° de noviembre de 2021, aprobada por el Consejo de Aviación Civil, mediante el artículo noveno de la sesión ordinaria número 83-2021 de 1° de noviembre de 2021.

2) Disponer que la revocatoria del permiso de uso en precario no se ejecute de forma intempestiva, autorizando a la compañía Tiada sociedad anónima a mantener la ocupación material del lote número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en forma estrictamente transitoria y provisional, únicamente, hasta tanto se materialice el proceso de licitación promovido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para la adjudicación de hangares y espacios de hangar de uso privado en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y la adjudicación al nuevo ocupante se encuentre en firme.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 06-2026

3) Establecer como condición expresa de la ocupación transitoria que la compañía Tiada sociedad anónima deberá mantenerse al día en el pago de los cánones, tarifas, derechos y demás obligaciones aplicables, conforme al régimen tarifario vigente y a las condiciones originalmente impuestas en el permiso de uso en precario, así como, cumplir con todas las disposiciones técnicas, operativas, administrativas y de seguridad dictadas por la Dirección General de Aviación Civil y la administración aeroportuaria, advirtiéndose que el incumplimiento de dichas obligaciones facultará a la Administración para ordenar el desalojo inmediato del bien.

4) Instruir al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil para que realice todas las gestiones administrativas necesarias a efectos de dar seguimiento al proceso licitatorio en curso, fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones del permisionario durante el período transitorio y coordinar de manera planificada, armónica y oportuna, el desalojo de la compañía Tiada sociedad anónima, el retiro de la infraestructura removible y la entrega material del lote número 57 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma al adjudicatario del procedimiento de concesión, conforme a lo dispuesto en los artículos 25 del Reglamento de Reorganización Administrativa Integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, decreto ejecutivo número 41417-MOPT de 11 de octubre de 2018, y 11 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008. **La comunicación del desalojo definitivo de la compañía Tiada sociedad anónima, por parte del Departamento de Aeropuertos, deberá notificarse como mínimo, con quince (15) días hábiles de antelación a su materialización**.

5) Notificarle de la presente resolución al señor Manuel Solano Corrales, representante legal de la compañía Tiada sociedad anónima, por medio del correo electrónico solanomanuel06@gmail.com

6) Comunicarle lo resuelto a las jefaturas del Departamento de Aeropuertos, Departamento Financiero Administrativo y a la Unidad de Asesoría Jurídica.

7) Contra este acto administrativo procede el recurso de revocatoria (procedimiento impugnatorio), el cual deberá interponerse ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, **en el plazo máximo de tres días hábiles**, tal y como lo establecen los artículos 345 y 346 de la Ley General de Administración Pública. La interposición del procedimiento impugnatorio no suspende la ejecución del presente acto administrativo, según lo señala el artículo 148 de la Ley General de Administración Pública.

William Rodríguez López
Vicepresidente
Consejo Técnico de Aviación Civil