CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

Acta número sesenta y siete de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecinueve horas con cuarenta minutos del dos de diciembre del dos mil veinticinco, en la sala de sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil, con la asistencia de las siguientes personas: El señor Efraím Zeledón Leiva quien preside, el señor William Rodríguez López, la señora Nidia Cordero Padilla, el señor Édgar Zamora Muñoz, el señor José Fadrique Rosales Salas, 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, el señor Leonardo Bejarano Castillo y la señora Adacdisa Santamaría Rodríguez de la Secretaría de Actas.

La señora Danielle Jenkins Bolaños y el Señor Mauricio Campos Carrión no asistieron a la sesión por motivos propios de a sus labores.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 67-2025, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 67-2025.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 65-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el veinticinco de noviembre del dos mil veinticinco.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que el señor William no estuvo presente en la sesión del acta 65-2025, por lo que se toma nota de la abstención del voto de aprobación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 65-2025, del veinticinco de noviembre del dos mil veinticinco.

III.- ÓRGANO FISCALIZADOR

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0831-2025 del 27 de noviembre del 2025, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General a.i del Órgano Fiscalizador, mediante la cual presenta el informe sobre el análisis de riesgo efectuado y las medidas de mitigación o administración del riesgo definidas y adoptadas ante eventuales riesgos relacionados con la disponibilidad, accesibilidad, integridad y propiedad de la información contenida en la herramienta de Monitoreo y Gestión Centralizada (MGC).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0831-2025, del Órgano Fiscalizador;

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

1.- Remitir a la Contraloría General de la República el oficio AJS-016-2025, mediante el cual se atiende lo prevenido mediante el oficio 22107 (DFOE-SEM-2122), con relación a la herramienta para el monitoreo de las obras del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0832-2025 del 27 de noviembre del 2025, suscrito por el señor Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General a.i del Órgano Fiscalizador, mediante el cual presenta el informe relacionado con la solicitud de recepción definitiva de la Orden de Servicio 103-25, "Adquisición de equipo barredora para operaciones lado aire del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría" y costos reales del equipo.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0832-2025, del Órgano Fiscalizador;

1.- Aprobar la Recepción Definitiva de la Orden de Servicio 103-25 "Adquisición de equipo barredora para operaciones lado aire del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría""

2.- Aprobar para la Orden de Servicio 103-25 "Adquisición de equipo barredora para operaciones lado aire del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría", un costo real de **$171.769,21**, el cual resulta menor al precio tope aprobado por el CETAC.

3.- Instruir a la Unidad de Recursos Financieros de la DGAC para que verifique si, dentro del presupuesto institucional del período 2025, existe algún remanente que pueda destinarse al pago total o parcial de la Orden de Servicio N.° 103-25. En caso de no existir disponibilidad, el monto total o el saldo pendiente será recuperado mediante el traslado de los costos a la correspondiente petitoria tarifaria. **ACUERDO FIRME.**

IV.-CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce oficio GO-OP-25-993, con fecha del 20 de noviembre de 2025, suscrito por el señor José Ricardo Hernández Larios, Director Ejecutivo de AERIS Holding Costa Rica S.A, en su calidad de Gestor Interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, respetuosamente solicita conforme el artículo 74 del Decreto N° 31363-MOPT, Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga, que mediante resolución administrativa se emita autorización excepcional para efectuar un único traslado en horario nocturno de una carga sobredimensionada correspondiente a una aeronave en desuso y fuera de servicio, desde el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y el Parque del Agricultor ambos en Río Segundo de Alajuela.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que por alguna razón esta correspondencia llegó acá, pero esto es algo que tiene que ver pesos y dimensiones y eso es de CONAVI, que es un tema que no se debe ver en el CETAC, que él se encargaría de trasladárselo a CONAVI, para que ellos se encarguen de el análisis y eventual aprobación de este traslado, en horario nocturno de una carga sobredimensionada, que se trata de una aeronave en desuso del aeropuerto Juan Santamaría al parque del agricultor.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Se traslada al señor Efraím Zeledón Leiva, ya que es un tema meramente correspondiente del CONAVI, para su debido tramite. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce documento, con fecha del 26 de noviembre de 2025, suscrito por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, mediante el cual presenta una queja formal contra actuaciones del señor Marcos Castillo Masís, Director General de la Dirección General de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Instruir a la Unidad de Asesoría Jurídica, para que lo atienda según sus competencias. **APROBADO FIRME.**

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2390-2025, del 05 de noviembre del 2025, remite para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, mediante el cual presente el informe con la solicitud al CETAC de la aprobación para el asiento de depuración de las cuentas de obras en proceso, con respecto a la construcción del Hangar de COOPESA, ante la falta de un finiquito del Proyecto COS 11-801 objetivo 1, que sirva de respaldo contable, y a que el monto es materialmente importante, se necesita aprobación de un ente superior, en este caso el CETAC, para poder dar de baja a esa obra en proceso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-2390-2025, de la Dirección General de Aviación Civil;

1.- Aprobar el ajuste para dar de baja los ¢3.861.843.175,75, correspondientes a la obra en proceso del Hangar de Coopesa, relacionada con el proyecto COS 11-801 de OACI. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2418-2025, del 17 de noviembre del 2025, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, mediante el cual remite el informe con los avances en las gestiones con el MICITT y la SUTEL, relacionado a interferencias en frecuencias utilizadas para los servicios de navegación aérea y asignación prolongada de banda aérea.

El señor José Fadrique Rosales Salas indicó que él agradece por la información brindada y los esfuerzos institucionales para resolver este tema, como propuesta, de acuerdo adicional a lo que aquí se indica, menciona que quisiera solicitarle a la Dirección General, que se indiquen fechas estimadas de los cumplimientos de las tareas que aún están en ejecución para fines informativos y de seguimiento del CETAC, también solicita que se le informe al CETAC, el tiempo promedio de respuesta por parte de la SUTEL, para atender y solucionar las interferencias reportadas por la Unidad de Supervisión de Navegación a Aérea., basándose en el récord histórico que se está creando y comparándolo con el nivel de servicio que está asignando a la SUTEL, formalmente de las frecuencias aeronáuticas hacia la Dirección General.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-2418-2025, de la Dirección General de Aviación Civil;

1.- Continuar con la propuesta de Ley para asignar al CETAC toda la banda aeronáutica por 99 años prorrogable en periodos iguales y una diferenciación de los tiempos de atención por el servicio brindado.

2.- Continuar con el proceso de habilitación de frecuencias alternas para los servicios de navegación aérea que brinda la Dirección General de Aviación Civil.

3.- Continuar con el seguimiento en los tiempos de respuesta de atención de la SUTEL a las denuncias por interferencias, la cantidad de reportes y la intensidad de éstas.

4.- Instruir a la Dirección General que indiquen fechas estimadas de los cumplimientos de las tareas que aún están en ejecución para fines informativos y de seguimiento del CETAC y el tiempo promedio de respuesta por parte de la SUTEL, para atender y solucionar las interferencias reportadas por la Unidad de Supervisión de Navegación a Aérea. **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.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2475-2025, del 26 de noviembre del 2025, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la solicitud de la Dirección General para la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios otorgados a las compañías con certificado de explotación, en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que la propuesta sería solicitarle, en este caso a la Dirección General y a la Unidad de Asesoría Jurídica, que compile todo el expediente relacionado con este tema, para que sea nuevamente analizado por el Consejo Técnico en una próxima sesión.

El señor Édgar Zamora Muñoz indicó que el quisiera agregar una propuesta de acuerdo con este tema para que se estudie bien lo relacionado a los hangares que tienen certificado de explotación o certificado de operación, donde pueda existir una negociación para evitar perjuicios a pequeños empresarios como mecánicos, lamineros, taxis aéreos, etcétera, con el fin de ver el mínimo impacto en la aviación en ese sentido. El señor Edgar Zamora insta a la administración que antes de tomar una decisión en cuanto a los hangares que están ocupados y que tienen un certificado de explotación o certificado de operación, se llegue a un acuerdo en los precios o los incrementos para que sean razonables y rentables para ellos.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó a los señores Marcos Castillo Masís y a Mauricio Rodríguez que la solicitud sería valorar lo que está proponiendo el señor Edgar Zamora al respecto y que, al presentar todo el expediente, se haría una recomendación.

El señor José Fadrique Rosales Salas indicó que bajo la misma recomendación del señor Edgar Zamora, solicita que se prepare un plan de ejecución de ruta, para ir perfilando de forma clara la información en cómo se va a proceder paso a paso con dicho plan.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-2475-2025, de la Dirección General de Aviación Civil;

- Instruir a la Dirección General y a la Unidad de Asesoría Jurídica para que compile todo el expediente relacionado al tema para que sea nuevamente analizado por el Consejo Técnico en una próxima sesión

- Analizar todo lo relacionado con el tema de los hangares, específicamente a quienes tengan certificado de explotación, donde pueda existir una negociación para evitar perjuicios a pequeños empresarios como mecánicos, lamineros y taxis aéreos, para que se llegue a un acuerdo en los precios o los incrementos siendo razonables y rentables para los mismos.

- Instruir a la Dirección General y a la Unidad de Asesoría Jurídica para que preparen un plan de ejecución de ruta, para ir perfilando de forma clara la información en cómo se va a proceder paso a paso con dicho plan. **APROBADO FIRME.**

A– UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2440-2025, del 19 de noviembre del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DA-IA-OF-387-2025, con fecha del 19 de noviembre del 2025, suscrito por los señores David Rojas Alfaro, encargado del Proceso de Desarrollo Aeroportuario y Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, mediante el cual remiten la actualización del Proyecto Integral de Protección Contra Incendios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para su análisis, validación y posterior implementación.

La señora Nidia Cordero Padilla propone que primero se le envíe el presente informe al Cuero de Bomberos de Costa Rica, para que una vez que ellos tengan la información lo puedan revisar y así den por conocido y aprobar el informe que se les remite.

El señor Fadrique Rosales Salas indicó, que apoya el comentario de la señora Nidia Cordero Padilla, que se entiende que los planos han sido aprobados por el Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, pero que es necesario saber si ellos están de acuerdo con el de ejecución.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y el contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2440-2025, de la Subdirección General y DGAC-DA-IA-OF-387-2025, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica,

1.- Enviar el informe DGAC-DA-IA-OF-3872025, al Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, para que una vez recibida y conocida la información procedan a revisarlo, aprobarlo y confirmen si están de acuerdo con el plan de ejecución que se les remite.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2445-2025, del 19 de noviembre del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DA-IA-OF-389-2025, con fecha del 19 de noviembre del 2025, suscrito por la señora Alejandra Salazar Mena, Encargada de la Planificación Aeroportuaria, y los señores Kenneth Ugalde Mejía, del Proceso de Planificación Aeroportuaria y Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, cinco puntos importantes para que se conozcan, con la intención de dar continuidad a las etapas de investigación arqueológica en el sitio de interés para el emplazamiento del Aeropuerto Internacional del Sur.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que sobre este caso les hace la solicitud de revisarlo, estudiarlo y analizarlo para verlo en la próxima sesión, principalmente por el tema del financiamiento, ya que ha participado en varias reuniones con el Museo Nacional de Costa Rica, con el Ministerio de Cultura y con Presidencia porque se estaba negociando con COSESNA, que fueran ellos los que aprobaran el financiamiento tal y como se hizo con el estudio arqueológico, para que en esta ocasión ellos financien y apoyen con este rescate arqueológico.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y el contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2445-2025, de la Subdirección General y DGAC-DA-IA-OF-389-2025, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica,

1.- Trasladar para la próxima sesión que será el jueves 04 de diciembre, los oficios DGAC-DG-OF-2445-2025, de la Subdirección General y DGAC-DA-IA-OF-389-2025, de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, a solicitud del señor Efraím Zeledón Leiva, para revisar, estudiar y analizarlo el informe **INF MNCR-DAH-192-2024. ACUERDO FIRME.**

B. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2437-2025, del 19 de noviembre del 2025, 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-1318-2025, del 19 de noviembre del 2025, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el cual presenta el informe de elevación a audiencia pública, referente a 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 OMAMRAC-145, para

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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-2437-2025, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1318-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

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.

3.- De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-INF-257-2023 de 29 de octubre de 2025, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo; autorizar a la compañía VIP Heli Services sociedad anónima 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 Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro, de conformidad con el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

5. De conformidad con el artículo 148 de la Ley General de Aviación Civil, Registrar la información para la comercialización del servicio 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.

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 el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

y Asesoría Jurídica y al señor Alejandro Madrigal López, Gerente del Proyecto del Proceso de Certificación Aeronáutica. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2453-2025, del 21 de noviembre del 2025, 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-1325-2025, del 21 de noviembre del 2025, 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 de elevación a audiencia pública, referente a la solicitud de certificado de explotación de la compañía 3-102-916339 sociedad de responsabilidad limitada, conocida como Arsot Flight Support, cédula jurídica número 3-102-916339, representada por el señor Adrián Sandoval Leitón, para brindar Servicios de asistencia técnica en tierra, en las habilitaciones de: servicios al pasajero y equipaje (Subparte D) y servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F), en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-2453-2025, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-1325-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1.- De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil, elevar a audiencia pública la solicitud de certificado de explotación de la compañía 3-102-916339 sociedad de responsabilidad limitada, conocida como Arsot Flight Support, cédula jurídica número 3-102-916339, representada por el señor Adrián Sandoval Leitón, para brindar Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, en las habilitaciones de: Servicios al Pasajero y Equipaje (Subparte D) y Servicios de Despacho de Vuelos (Peso y Balance) (Subparte F), en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

2.- De conformidad con el artículo 148 de la Ley General de Aviación Civil, registrar la información para la comercialización del servicio según se detalla:

Base de operaciones: Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

- Representante Legal/Gerente responsable: Adrián Sandoval Leitón
- Teléfono: 8381-0486
- teléfonos de notificaciones: 8381-0486, 8782-7373 y 2665-1655
- Teléfonos Empresa: OPS 24 hs+541152582113/ext 1 INTL: 1 888 509 1468
- Correo electrónico para notificaciones:
- asandoval-69@yahoo.es
- ppenalva@arsot.com
- Pai1010.mpsb@gmail.com
- Página |web: https://arsot.com
- Correo de la empresa ops@arsot.com
- Apartado postal: 11501
- Dirección física empresa: Provincia de San José, Cantón San José, Catedral, Barrio Francisco Peralta, avenida ocho, calle treinta y tres y treinta y cinco edificios color blanco, oficina tres.

Nota: Cualquier cambio en esta información deberá ser informada a la Unidad de Transporte Aéreo.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

3.- Notifíquese el presente acuerdo al señor Adrián Sandoval Leitón, apoderado generalísimo de la compañía 3-102-916339 sociedad de responsabilidad limitada, conocida como Arsot Flight Support, por medio de los correos electrónicos: asandoval_69@yahoo.com, ppenalva@arsot.com y pai1010.mpsb@gmail.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a las oficinas de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

C. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2436-2025, del 19 de noviembre del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-271-2025, del 18 de noviembre del 2025, suscrito por la señora Andrea Hernández Arias de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remite el informe que presenta el señor Rafael Sánchez Arroyo, en su condición de director Centroamérica y representante legal de la compañía American Airlines, mediante cual presente la solicitud de aprobación y modificación de itinerarios en varias rutas de su certificado de explotación, en los Aeropuertos Internacionales Daniel Oduber Quirós y Juan Santamaría del 03 de diciembre del 2025 y hasta el 05 de enero del 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2436-2025 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-271-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido el escrito con registro VU-2137-2025-E, de la compañía American Airlines en donde se solicita la aprobación de los itinerarios en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría entre el 03 de diciembre del 2025 y hasta el 05 de enero del 2026, según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Del 03 al 17 de diciembre 2025

N° Vuelo	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
AA313	1,2,3,4,5,6,7	13:56		MIA-SJO	738 (1)
AA1080			14:56	SJO-DFW	
AA347	1,2,3,4,5,6,7	12:13		MIA-SJO	738
AA360			13:15	SJO-MIA	
AA321	1,2,3,5	11:52		CLT-SJO	738
AA330			12:56	SJO-CLT	
AA321	4,6,7	14:02		CLT-SJO	738
AA330			15:06	SJO-CLT	
AA369	1,2,3,4,5,6,7	22:28		ORD-SJO	738

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

AA326			06:00	SJO-ORD	
AA1053	1,2,3,4,5,6,7	14:07		DFW-SJO	738 (2)
AA318			15:38	SJO-MIA	
AA1453	3,4,5,6,7	21:11		DFW-SJO	738 (3)
AA1378	1,4,5,6,7		06:20	SJO-DFW	
AA2643	1,2,3,4,5,6,7	20:49		MIA-SJO	738
AA332			07:00	SJOMIA	

Notas:

(1) Los jueves y domingos llega a las 13:39 y sale a las 14:40.
(2) Los sábados llega a las 14:34.
(3) Los jueves y domingos llega a las 22:59. El día 3 de diciembre sale como vuelo AA304 a las 06:22.

Del 18 de diciembre, 2025 al 05 de enero, 2026

Vuelo	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
AA2459	1,2,3,4,5,6,7	10:32		MIA-SJO	738 (1)
AA348			11:32	SJO-DFW	
AA311	1,2,3,4,5,6,7	14:16		MIA-SJO	738 (2)
AA1080			15:16	SJO-DFW	
AA3333	1,2,3,4,5,6,7	12:33		MIA-SJO	738
AA1600			13:50	SJO-MIA	
AA321	1,2,3,4,5,6,7	12:29		CLT-SJO	738 (3)
AA330			13:31	SJO-CLT	
AA373	1,2,3,4,5,6,7	20:14		ORD-SJO	738
AA326			07:00	SJO-ORD	
AA1053	1,2,3,4,5,6,7	14:29		DFW-SJO	738 (4)
AA314			15:29	SJO-MIA	
AA339	1,2,3,4,5,6,7	22:45		DFW-SJO	738 (5)
AA1378			00:34	SJO-DFW	
AA2643	1,2,3,4,5,6,7	21:01		MIA-SJO	738 (6)
AA344			06:20	SJOMIA	

(1) No opera el 25 de diciembre.
(2) No opera 24,25 y 31 de diciembre saliendo.
(3) No opera el 31 de diciembre.
(4) No opera 24 y 25 de diciembre saliendo.
(5) No opera 24,25 y 31 de diciembre llegando.
(6) No opera 24 y 25 de diciembre llegando.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

2.- Conocer y dar por recibido el documento VU-2124-2025-E, donde la compañía solicita la modificación de itinerarios por diminución de frecuencias[1] en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, según la siguiente Información:

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Cancelaciones por motivos operacionales

Números de vuelos	Fechas
AA887/AA898	No opera los días 24 y 25 de diciembre del 2025.
AA409/AA594	No opera los días 24, 25 y 31 de diciembre del 2025.
AA1520/AA1621	No opera los días 24, 25 y 31 de diciembre del 2025.

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

4.- Notifíquese al señor Rafael Sánchez Arroyo, representante legal de la Compañía American Airlines, a los correos electrónicos: maylin.villalvir@aa.com y rafael.sanchez@aa.com. **ACUERDO FIRME.**

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

Se conoce oficio DGAC-AJ-OF-1354-2025, del 02 de diciembre del 2025, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo Asesora Jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe relacionado con el criterio legal en cuanto a la posibilidad de que el señor Marcos Castillo Masis, Director General de Aviación Civil, pueda firmar la decisión inicial para 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, conforme a la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 54-2025 de 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que en este caso hay criterio de Asesoría Jurídica, el oficio DGAC-AJ-OF-1354-2025, sobre la posibilidad legal, donde se solicita que el señor Marcos Castillo Masís para que pueda firmar la decisión inicial del procedimiento de concesión de instalaciones públicas, específicamente en la licitación de concesión de terrenos y hangares en el Aeropuerto de Tobías Bolaños Palma.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio y DGAC-AJ-OF-1354-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1.- El Consejo Técnico de Aviación Civil actúa como jerarca institucional, con atribuciones decisorias, incluida la aprobación de concesiones. El Director General, como ejecutor, materializa estas decisiones mediante la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

firma de los actos administrativos correspondientes, en cumplimiento del principio de legalidad y de la estructura jerárquica prevista en la Ley de Aviación Civil.

2.- Conforme a los artículos 10 y 17 de la Ley General de Aviación Civil y al Reglamento Interno de Contratación Pública de la Dirección General de Aviación Civil (2023), el Director General, por delegación, tiene plena competencia para ejecutar y suscribir las decisiones iniciales adoptadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en los procesos de contratación pública, incluida la apertura de licitaciones bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas.

3.- El Departamento de Aeropuertos posee la responsabilidad exclusiva sobre la gestión, administración y asignación de espacios aeroportuarios, incluyendo hangares y lotes, mientras que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica tiene funciones técnicas de planificación, supervisión y mantenimiento de infraestructura, sin intervenir en la adjudicación de espacios. Por tanto, los trámites relacionados con la concesión de hangares y lotes son competencia del Departamento de Aeropuertos y no se ven afectados por restricciones dirigidas a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

4.- Las medidas cautelares impuestas al señor Marcos Castillo Masís, dentro del expediente penal 24-000454-1218-PE, son de carácter personal y funcional, dirigidas a prevenir posibles represalias o interferencias en determinados procesos y proteger a los testigos involucrados.

5.- Estas medidas no limitan la autoridad institucional, ni suspenden competencias de la Dirección General de Aviación Civil, ni inciden sobre el proceso licitatorio de concesión de hangares y espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

6.- Considerando la legislación en materia de prevención de prácticas anticorrupción, conflicto de interés y abstención de funcionarios (Ley contra la corrupción y el enriquecimiento ilícito, Ley General de Contratación Pública y Ley General de la Administración Pública), no se configura conflicto de interés, impedimento legal ni afectación institucional, dado que, la medida cautelar, se limita a una unidad específica distinta de la que gestiona el procedimiento licitatorio; el proceso de concesión que se pretende abrir no guarda relación con los procedimientos ni licitaciones específicos restringidos por la medida cautelar.

7.- En atención a la normativa vigente, la estructura institucional y las funciones específicas de las unidades competentes, se concluye que no existe impedimento legal, conflicto de interés ni limitación funcional que restrinja al actual Director General de Aviación Civil de firmar la decisión inicial para la apertura del proceso licitatorio bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, destinado a la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles o previamente asignados a privados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, conforme a 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.

8.- Por lo que, la decisión inicial del procedimiento de concesión de instalaciones públicas; específicamente, en la licitación para la concesión de terrenos y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, deberá ser firmada por el director general, en conjunto con la jefatura del Departamento de Aeropuertos como unidad solicitante.

9.- Instruir al Marcos Castillo Masís Director General, para que firmar la decisión inicial del procedimiento de concesión de instalaciones públicas, específicamente en la licitación de concesión de terrenos y hangares en el Aeropuerto de Tobías Bolaños Palma. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-2498-2025, del 28 de noviembre del 2025, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe donde somete a consideración del Consejo Técnico de Aviación Civil la terna conforme a lo establecido en el artículo 16 de la Ley General de Aviación Civil, para la remisión al Poder Ejecutivo y la designación correspondiente.

La terna está conformada por las siguientes personas:

1.- Jorge Andrés Parra Cordero (externo)
2.- Johnny Morales Castro (Controlador de Tránsito Aéreo, LIR)
3.- Rogelio Ugalde Delgado (Inspector de Aeronavegabilidad 3)

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que recibió un oficio del señor Marcos Castillo Masís con una terna de tres personas para eventualmente asumir el puesto de Subdirector de Aviación Civil.

El señor Marcos Castillo Masís indicó que esto es un proceso que no es abierto, pero que se recibieron tres propuestas de diferentes personas, donde el primero es un funcionario externo de Aviación Civil y otros dos son funcionarios internos de la DGAC. Además, indicó que adjuntó los currículums para que se haga el análisis de las personas y en la próxima sesión se enviará la recomendación al Poder Ejecutivo, ya que es quien hace el nombramiento, mencionó que hace la salvedad sobre las personas que son funcionarias de Aviación Civil, donde no se adjuntó la comprobación de requisitos porque al ser funcionarios cumplen con los mismos, más sin embargo, que el departamento de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, estará haciendo llegar el certificado de requisitos, pero que para no retrasar el proceso, se envió para que el Consejo Técnico de Aviación Civil lo conociera en la sesión del día de hoy, con base al artículo 16 de la Ley de Aviación Civil, donde el CETAC debe proponer la terna al Poder Ejecutivo sobre estas tres personas que mostraron el interés en el puesto.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que la señora Sandra López, jefe de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, quedó en enviarle el informe de los dos funcionarios de Aviación Civil, que aún estaban pendientes y que va a remitirlos el día miércoles 03 de diciembre del presente año.

El señor Efraím Zeledón Leiva indicó que su propuesta sería, esperar al día anteriormente indicado para que presenten los informes por parte del departamento de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, y en la próxima sesión, analizar si hay comentarios al respecto de esta terna. Además, menciono que, si los miembros del CETAC conocen a los candidatos, si hay recomendaciones las hagan saber.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-DG-OF-2498-2025, de la Dirección general:

1.- Dar por recibida la terna, correspondiente a la terna del puesto del Subdirector.

2.- Trasladar el oficio DGAC-DG-OF-2498-2025, para la próxima sesión que será el jueves 04 de diciembre para lo que corresponda. **ACUERDO FIRME.**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

Se conoce oficio DGAC-AJ-OF-1348-2025, del 28 de noviembre del 2025, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo Asesora Jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce el "criterio legal para la aplicación de la excepcionalidad prevista en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, para ampliar a 10 años el plazo de la contratación pública denominada, "Concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma".

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que este asunto está en trámite y que es el procedimiento de Concesión de Instalaciones Públicas en el Aeropuerto Tobías Bolaños Palma, lo que son hangares y espacios para construcción, indicó que se está utilizando el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública, que se llama precisamente Concesión de Instalaciones Públicas para Prestación de Servicios Complementarios, por lo que aquí hay que aclarar que es únicamente para la prestación de servicios complementarios, donde la Ley señala que los contratos pueden ser hasta 4 años junto con sus prórrogas.

Mencionó que sin embargo, hay una excepción que señala que la administración no puede extender hasta 10 años si existe un criterio técnico, un criterio financiero y un criterio jurídico, por lo que el criterio que está emitiendo la Asesoría Jurídica hace una compilación de los tres criterios, donde los dos técnicos los emitió el Departamento de Aeropuertos y el Jurídico lo emitió la Asesoría Jurídica, en donde verificó que los criterios técnicos reúnan las condiciones.

También señaló que desde el punto de vista legal se verificó que cumplen todos los requisitos, razón por la cual se está recomendando al Consejo Técnico que apruebe la resolución donde otorga una ampliación de plazo de hasta 10 años, dadas las condiciones específicas de estos hangares, principalmente el tema económico, la inversión que se hace. Por otro lado, el tema de que las concesiones para la prestación de servicios complementarios son hasta 15 años, menciona que dejarlo por cuatro años prácticamente se le está suprimiendo hasta dos tercios la vida útil de un certificado de explotación y por último la recomendación de la Asesoría Jurídica es que se apruebe la resolución que amplía ese plazo, para que se incluya en la decisión inicial y la Dirección General proceda con los correspondiente y con el procedimiento de contratación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en el oficio DGAC-AJ-OF-1348-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo N° 02, a la cual se le asigna el número 105-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 105-2025 que resuelve:

1.- Con base en la excepcionalidad prevista en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, se recomienda ampliar el plazo a 10 años de la contratación de la concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de garantizar la recuperación adecuada de la inversión realizada por los concesionarios, la competitividad del proceso de licitación, fomentando la participación de interesados en condiciones equitativas; la sostenibilidad económica del aeropuerto y de los espacios concesionados y a concesionar y el resguardo y cumplimiento del interés público, asegurando la correcta administración de los recursos estatales y la eficiencia en la prestación de los servicios aeronáuticos.

2.- Notifíquese a los señores Ivannia Ortiz Ramírez, jefa interina, Debby Beer Rojas, encargada de espacios y Leonardo Calvo Vega, Gestión de Aeropuertos, todos del Departamento de Aeropuertos, al señor Mauricio

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Rodríguez Fallas, de la Unidad de Asesoría jurídica y al señor Olman Duran Arias, de la Proveeduría Institucional. **ACUERDO FIRME.**

El señor Efraím Zeledón Leiva solicita un receso a las veinte horas con cero minutos.

El señor Efraím Zeledón Leiva reanuda la sesión a las veinte horas con dos minutos.

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

El señor Édgar Zamora Muñoz indicó que recibió una información de que estaban organizando un festival aéreo en Nicoya para el próximo sábado que se llama Nicoya Air Fest 2.0 y contaban con el permiso de Aviación Civil, pero que de un momento a otro se les canceló el permiso, ya con los con los afiches hechos y todo organizado con paracaidistas y todo. El señor Édgar Zamora Muñoz menciono que no tiene los motivos por los cuales se les quitó los permisos a los organizadores, pero que hace el comentario ya que lo llamaron para ver si podía interceder para devolverle los permisos o conocer el por qué razón se les cancelaron los permisos cuando ya tienen todo organizado.

El señor Marcos Castillo Masís indicó hasta este momento se está enterando del asunto, pero que sí sería importante que le compartan el documento donde le cancelan el permiso a la Organización para darle seguimiento, pero que si le hacen llegar la información correspondiente él se comunicaría con el señor Erick Sagrera Peña, para conocer más del detalle.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Instruir al señor Marcos Castillos Masís, para que se comunique con el señor Erick Sagrera Peña, para conocer la razón de la cancelación del permiso a la Organización encargada del evento Nicoya Air Fest 2.0.

ARTÍCULO VIGÉSIMO

La señora Nidia Cordero Padilla indicó que quería compartir sobre las noticias referentes a los aspectos de seguridad que se están implementando en los Aeropuertos, menciona que decían en la noticia que a los funcionarios les revolvían la comida, que les quitaban sus utensilios, que los investigaban como si fuera una prisión. Mencionó que son trabajadores y que les quitan sus implementos de alimentación o les dan tratos inhumanos, a lo que le consulta al señor Marcos Castillo Masís sobre este caso.

El señor Marcos Castillo Masís indico que en varias reuniones con el Viceministro de Seguridad, con el señor Javier Moreira, Director de Vigilancia Aérea y con el señor Luis Diego Saborío en aquel momento Subdirector de la Dirección General de Aviación Civil sobre el tema, el señor Castillo Masís le recuerda a la señora Cordero Padilla que el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma es un Aeropuerto Internacional y que a nivel de seguridad es igual al del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría o cualquier otro Aeropuerto a nivel mundial, además menciono que otro punto importante es que los Aeropuertos Internacionales están bajo el Programa de Soberanía del Ministerio de Seguridad Publica, por lo que se ha tenido varias conversaciones con don Javier Moreira y él ha recalcado que los niveles de seguridad no van a bajar, porque están dentro del Programa Soberanía y un Aeropuerto Internacional debe cumplir con los mismos estándares que se cumplen en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, donde no puede ingresar ningún instrumento punso-cortantes para la alimentación, menciona que se está por coordinar otra reunión donde el Comité de Operadores de Pavas ya

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ha participado, pero de momento la Dirección General como tal no tiene injerencia en los niveles de seguridad que ha implementado el Ministerio de Seguridad Publica a nivel nacional y a nivel de Aeropuertos.

El Señor José Fadrique Rosales Salas indicó que adicional a la consulta de la señora Nidia Cordero Padilla, tenía ese tema apuntado de qué formas están socializando esos procedimientos de seguridad entiendo que tienen reuniones, como el señor Marcos Castillo lo mencionó, con diferentes partes interesadas, pero a la hora de aplicar esos protocolos, de qué manera se está socializando con los usuarios previo a la aplicación de esas medidas.

El señor Marcos Castillo Masís le explica que ha tenido reuniones con diferentes partes interesadas pero que a la hora de aplicar esos protocolos de esas medidas tomando en cuenta que hay un administrador responsable del Aeropuerto y de su gestión. Mencionó que a través del Comité de Operadores es el que pasa las directrices que vienen del Ministerio de Seguridad Pública a través de las reuniones con el Comité y a través de las circulares que ellos les envían y lo hacen a través de estas reuniones donde ha participado el Viceministro de Infraestructura el señor Pablo Camacho, porque están viendo la opción de habilitar un parqueo para que los funcionarios no entren con las visitas al lado aéreo del Aeropuerto. Mencionó que hace aproximadamente dos meses se viene trabajando esto con el Comité Operador de Pavas y se le pidió la ayuda de COCESNA con un especialista para que analice el entorno del Aeropuerto para buscar como se puede delimitar las zonas restringidas, por lo que COCESNA está nombrando un especialista en el anexo 14 y 17, para ver de qué forma Pavas se puede delimitar las zonas controladas.

El señor Castillo mencionó que los Aeropuertos tienen dos zonas, la zona controlada y la zona restringida, por lo que si se pudiera hacer esa división de una zona controlada, que no ocupa un gafete y una zona restringida donde ocupa un gafete, menciona que el problema en Pavas es el tema de la costumbre que todo vehículo o toda persona ingresa y cuando Vigilancia Aérea y el Ministerio de Seguridad Pública establecen el Programa Soberanía, las limitantes aumentan los niveles de seguridad y ahí es donde viene el tema de las filas de vehículos, de las filas de personas y la molestia de los usuarios, pero que a través del tiempo sí se ha venido haciendo reuniones con el Comité de Operadores de en Pavas.

El señor José Fadrique Rosales Salas indicó que considerando que el administrador del Aeropuerto sí está dentro del ámbito de influencia podrían trabajar con él para asegurar que ese flujo de información de circulares y socialización de estas normas que se están aplicando sea la adecuada. Además, el señor Rosales Salas le solicita al señor Castillo verificar con el administrador del Aeropuerto esta gestión para asegurarse de que no haya cambios de último momento y que las personas estén informadas.

El señor Marcos Castillo Masís indico que es una lástima que el señor Luis Diego Saborío ya no es parte de la Dirección General, ya que el sí participó activamente y tenían una comunicación constante sobre coordinación, información donde la respuesta era afirmativa, ya que en las reuniones que se hicieron con el Viceministro de Seguridad participa en el Comité de Operaciones, a lo que comentó que va a darle el seguimiento con el administrador para asegurar que ese flujo de información sea la adecuada.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO

El señor Édgar Zamora Muñoz le consultó al señor Marcos Castillo Masís, sobre el nuevo nombramiento de AVSEC-FAL, pero no tiene conocimiento si se eligió bajo una terna o fue escogido "a dedo" por don Luis Diego García.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

El señor Marcos Castillo Masís indicó que se hizo una terna tanto de personas externas como de personas internas y el análisis por parte del departamento de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos y basado en los requisitos que pide el manual de puestos, solamente dos personas eran las que cumplían con los requisitos, inclusive los mismos funcionarios de AVSEC-FAL participaron, pero no reunían los requisitos. Mencionó que lo ideal era haber nombrado una jefatura de la misma unidad de AVSEC-FAL, pero que no reunían los requisitos según el análisis del departamento de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO

El señor José Fadrique Rosales Salas indicó que quisiera ver la posibilidad de solicitar una explicación a la administración de cómo es el proceso por el cual se aprueban los RAC , para determinar cuáles son las acciones que están al alcance del CETAC, de tal manera que tal vez se pudiera solicitar una atención prioritaria o inmediata, inclusive para lo que es el la aprobación de los reglamentos de Aviación Costarricense, bajo la propuesta de cierta frecuencia al año donde podrían hacerse aprobaciones ordinarias.

Mencionó que el motivo de esto es que viendo el tema con el MICITT y con la SUTEL sobre las interferencias con las frecuencias, llama la atención que en tres días el MICITT logró hacer las gestiones con el departamento de Reglamentos y Leyes y ver que se puede hacer el CETAC para gestionar un proceso más eficiente con los RAC.

El señor Marcos Castillo Masís indicó que él puede brindar un resumen sobre el tema, mencionó que por ejemplo, cuando llega una enmienda de un anexo de OACI lo recibe el Licenciado Miguel Solano, que es el encargado de Regulaciones Aeronáuticas, él la desarrolla al RAC y hace todo el trabajo técnico legal, una vez que se tiene ese documento lo envía a la Dirección General, para la firma respectiva y se envía a la Unidad Jurídica del MOPT, mencionó que la Unidad Jurídica del MOPT hacen la revisión del documento y si existiera algo que no están de acuerdo lo devuelve a la Dirección General y el licenciado Miguel Solano lo revisa nuevamente, hace las correcciones, lo devuelve al MOPT y el MOPT lo manda a Leyes y Decretos, para que lo revise un abogado. Además, comentó que se reunieron hace algunos meses con el jefe de Leyes y Decretos de Casa Presidencial y les explicaron la urgencia y la necesidad de que dieran prioridad a la hora de revisar la normativa de los RAC, sin embargo, por la cantidad de trabajo que tienen y por la cantidad de abogados que manejan, no les podían dar un abogado solamente para que atendiera las necesidades lamentablemente y que en este caso no se puede hacer por Constitución Política y que todo tiene que ir a través de Leyes y Decretos. Comentó que no puede hacerlo directamente él como pasa en otros países de Centroamérica, por ejemplo, el Director General de Aviación Civil de El Salvador, donde él genera los propios RAC y él mismo lo firma y no tiene que pasar por toda la gobernanza que explicó anteriormente, el tema de la auditoría de OACI, El Salvador pudo hacer las correcciones de manera inmediata.

El señor Marcos Castillo Masís mencionó que los Directores del CETAC en este momento no pueden gestionar lo anteriormente comentado porque es un tema de legalidad de Constitución Política y por la famosa pirámide de Kelsen, tiene que ir a Leyes y decretos para que luego el señor presidente los firme. Este tema se lo había analizado con el señor el licenciado Miguel Solano viendo a ver qué opciones hay de que por lo menos llegue hasta el MOPT y el señor ministro lo firme, pero legalmente la constitución no nos permite.

El señor José Fadrique Rosales Salas le consulto al señor Efraím Zeledón Leiva sobre la posibilidad de considerar viable la realización de una reunión entre estos tres departamentos, o bien gestionar, por medio de la Presidencia, o desde la Dirección General, una solicitud directa hacia dicha instancia. Lo anterior con el fin

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

de solicitar prioridad, dada la importancia del tema a nivel país, o bien llegar a un acuerdo mediante el cual se informe al aérea de Leyes y Decretos que, cada cuatro meses o tres veces al año, se les presentarán este tipo de documentos, de manera que cuenten con conocimiento previo y puedan brindar el apoyo requerido de forma más eficiente.

El señor Efraím Zeledón Leiva mencionó que se compromete a conversar con don Jorge Rodríguez Bogle, Viceministro de Presidencia, quién es el superior de Leyes y Decretos, para ver de qué manera se puede manejar estos temas que son puntuales para el sector nuestro de una forma más ágil.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas mencionó que para agregar un poco lo que mencionó el señor Marcos Castillo Masís, la OACI no entiende que todos los decretos ejecutivos por Constitución Política, que van a Leyes y Decretos y a la Presidencia de la República y que fue una de las preguntas PQs no satisfactorias para la Unidad de Asesoría Jurídica, donde inicialmente consideraban que eso lo podía hacer la Dirección General de Aviación Civil y mencionaron que se podría proponer una reforma constitucional, a lo cual una reforma constitucional prácticamente es imposible, porque sería variar completamente el sistema presidencialista del país. Mencionó que se propuso dos opciones donde una es que se haga mediante reglamentos técnicos, a lo cual le indicaron que no era viable y la otra era hacer un procedimiento, un reglamento que regulara la tramitación de los decretos ejecutivos donde se revisará ya que parece ser viable, comentó que sería proponer un decreto ejecutivo para regular y que se podría hacer con fundamento con el Convenio de OACI, o por lo menos algún documento que justifique y que agilice la tramitación de los decretos, a nivel de la Ley General de la Administración Pública están propuestos para meses ya que en algún momento para la FAA que se atendieron en menos de dos meses se atendieron como cinco o seis reglamentos en aquel momento, en el año 2020, en eso va a trabajar, hacer un manual, un decreto ejecutivo y ya la OACI al menos el auditor que nos atendió vio viable hacer un documento para agilizar este tipo de documentación, porque ellos dicen que no es satisfactorio que se tarde 1 año en la tramitación y hay prueba que prácticamente todos tardan más de 1 año.

El señor Marcos Castillo Masís mencionó que cuando se reciba el informe preliminar en tres meses se va a apelar las preguntas de protocolo relacionadas con ese tema, porque es un tema ya constitucional del país, de gobernabilidad y que la Dirección General de Aviación Civil no tiene la autoridad, ya que el auditor fue muy firme en su posición.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO

El señor José Fadrique Rosales mencionó que tiene un tema para cerrar con el propósito de fortalecer la eficiencia Institucional mediante el uso responsable de tecnologías, inteligencia artificial, machine learning, automatización y que tiene dos propuestas, donde la primera sería solicitarle a la Dirección General y a la Unidad de Tecnologías de Información que confirme si existe una política Institucional para uso de herramientas como Microsoft Copilot, Power Apps, Chat GPT y otras soluciones basadas en inteligencia artificial y automatización y que en caso de que no exista, instruir a la Dirección General que con apoyo de la Unidad de Asesoría Jurídica con el MICITT, formulen una política que incentive el uso responsable de estas tecnologías, que requiera obligatoriamente indicar cuándo se utilizan estas herramientas para la formulación de documentos, mejoras de procesos, etcétera, que requiera siempre la validación humana previa a la admisión de insumos y que permita gestionar correctamente el uso de procesos, donde la seguridad operacional lo exija para que se gestione para procesos más críticos; y como segunda propuesta sería instruir a la Dirección General que con el apoyo de la Gerencia de Proyectos (PMO) y el grupo de mejora continua, solicite a las unidades y departamentos identificar tareas repetitivas, en la Institución, que se puedan estandarizar y automatizar, instruirle a la Dirección General gestionar con el apoyo de Colegios Técnicos, Universidades para desarrollo de soluciones tecnológicas, y de no ser posible, evaluar los fondos que existen de apoyo técnico, ya sea con AERIS, CORIPORT o

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

COCESNA, para contratar esa Asesoría Técnica especializada, y también instruir la estandarización, automatización, el uso responsable de inteligencia artificial se incorporen, ya sea en el plan anual de trabajo o el plan anual operativo, para que esta iniciativa constituya parte de los objetivos formales, en este caso el Director General, y que finalmente una vez que se definan los CAPS que corresponden a la Auditoría que recientemente finalizó instruirle a la Dirección General que junto con todas las jefaturas, unidades y departamentos, trabajar de inmediato en esta iniciativa que le presenten al CETAC un avance en julio del 2026, para darle chance a la dirección, enfocarse en los CAPS primero y ver si al menos se puede implementar una herramienta de mejor automatización, incluirla en el PAO del 2027.

El señor Marcos Castillo mencionó que ha tomado nota y que ya están trabajando con MICITT y con la OACI, el tema relacionado con tecnología y ciberseguridad donde ya se le había solicitado a la OACI que dieran asistencia, luego de la Auditoria que tuvieron en febrero, comentó que se está a la espera que la OACI responda si va a dar soporte técnico en estos temas y con MICITT ya se dieron dos reuniones para el tema de ciberseguridad.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1.- Instruir a la Dirección General y a la Unidad de Tecnología de Información para que confirme si existe una política Institucional relativa al uso de herramientas como en uso de herramientas como Microsoft Copilot, Power Apps, Chat GPT y otras soluciones basadas en inteligencia artificial y automatización en caso de no existir instruirle a la Dirección General para que, con apoyo de la Unidad de Asesoría Jurídica y en coordinación con el MICITT, formulen una política que incentive el uso responsable de tecnologías como herramientas de inteligencia artificial y automatización. Dicha policita deberá establece la obligación de indicar cuándo se utilizan estas herramientas para la formulación de documentos o las mejoras de procesos, requiera la validación humana previa a la admisión de insumos generados por estas tecnologías y definir los mecanismos para gestionar adecuadamente su uso en procesos.

2.- Instruir a la Dirección General con el apoyo de la Gestión de Proyectos (PMO) y del grupo de mejora continua, solicite a las unidades y departamentos la identificación de tareas repetitivas, dentro de la Institución, que puedan ser estandarizadas y automatizadas.

3.- Instruir a la Dirección General para que gestione, con el apoyo de Colegios Técnicos, Universidades el desarrollo de soluciones tecnológicas, y de no ser posible, evalúe los fondos disponibles para apoyo técnico, ya sea través de AERIS, CORIPORT o COCESNA, con el fin de contratar a la Asesoría Técnica especializada requeridas.

4.- Instruir que la estandarización, automatización y el uso responsable de inteligencia artificial, se incorporen, ya sea en el plan anual de trabajo o el plan anual operativo, de manera que esta iniciativa forme parte de los objetivos formales bajo responsabilidad del Director General. Finalmente, una vez definidos los CAPS corresponden a la Auditoría recientemente finalizada y que presenten al CETAC un avance en julio del 2026, y ver si al menos se puede implementar una herramienta de mejor automatización, incluirla en el PAO del 2027. **ACUERDO FIRME.**

Nota de Secretaría de Actas: Debido a un error material en la transcripción del oficio DGAC-DG-OF-2438-2025, dicho documento debió ser consignado correctamente en el punto N.° 1 de la Unidad de Transporte Aéreo, según lo aprobado a las diecinueve horas con cincuenta y tres minutos del 02 de diciembre de 2025.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-2438-2025, del 19 de noviembre del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-272-2025, del 18 de noviembre del 2025, suscrito por los señores Mario Gómez Bermúdez de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Taca Internacional S.A., mediante el cual solicita la autorización para un nuevo bloque de itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo entre el 03 de diciembre de 2025 y hasta el 31 de diciembre del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-2438-2025 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-272-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar la modificación de itinerarios a la compañía Taca Internacional S.A., para brindar los servicios de pasajeros, carga y correo, 03 hasta el 31 de diciembre del año 2025, tal como se detalla:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta
	Inicia	Termina				
AV 319	3-dic-25	12-dic-25	..3.5.7	13:40		SALSJO
AV 318	3-dic-25	12-dic-25	..3.5.7		15:05	SJOSAL
AV 319	17-dic-25	31-dic-25	..3...7	13:40		SALSJO
AV 318	17-dic-25	31-dic-25	..3...7		15:05	SJOSAL
AV 321	1-dic-25	13-dic-25	1..4.67	08:40		SALSJO
AV 320	1-dic-25	13-dic-25	1..4.67		09:35	SJOSAL
AV 321	18-dic-25	29-dic-25	1..4.6.	08:40		SALSJO
AV 320	18-dic-25	29-dic-25	1..4.6.		09:35	SJOSAL
AV 323	2-dic-25	7-dic-25	.2.4.67	11:45		SALPTYSJO
AV 322	2-dic-25	7-dic-25	.2.4.67		12:40	SJOPTYSAL
AV 323	8-dic-25	14-dic-25	12,4567	11:45		SALPTYSJO
AV 322	8-dic-25	14-dic-25	12,4567		12:40	SJOPTYSAL
AV 323	15-dic-25	21-dic-25	12..567	11:45		SALPTYSJO
AV 322	15-dic-25	21-dic-25	12..567		12:40	SJOPTYSAL
AV 323	22-dic-25	28-dic-25	12,4567	11:45		SALPTYSJO

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

AV 322	22-dic-25	28-dic-25	12,4567		12:40	SJOPTYSAL
AV 323	29-dic-25	31-dic-25	123....	11:45		SALPTYSJO
AV 322	29-dic-25	31-dic-25	123....		12:40	SJOPTYSAL

Nota: Se opera con equipo A320 y A320 neo

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

3.- Notifíquese a la Sra. Marianela Rodríguez Parra apoderada generalísima de la compañía Taca Internacional S.A., al correo electrónico, marianela.parra@avianca.com

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS VEINTE HORAS CON VEINTIOCHO MINUTOS DEL DIA DOS DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTICINCO.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

EFRAÍM ZELÉDON LEIVA

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

JOSÉ FADRIQUE ROSALES SALAS

NIDIA CORDERO PADILLA

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 67-2025

Fecha: 02 de diciembre del 2025
Hora: 5:300 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- Aprobación de la agenda No. 67-2025

II. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- Aprobación del acta de la sesión No. 65-2025

III. ÓRGANO FISCALIZADOR.

1.- Informe relacionado con la solicitud de información sobre el cumplimiento de la disposición 4.6 del informe N.° DFOE-CIU-IF-IAD-0001-2024, emitido por la Contraloría General de la República.

2.- Informe relacionado con la solicitud de recepción definitiva y los costos reales de la Orden de Servicio 103-25, "Adquisición de equipo barredora para operaciones lado aire del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

IV.CORRESPONDENCIA.

1.- Informe relacionado con la solicitud de autorización excepcional para el traslado nocturno de carga sobredimensionada por razones de seguridad vial.

2.- Se conoce documento con fecha del 26 de noviembre del 2025, suscrita por el señor David Gabriel Damazzio Fernández, presentando una queda formal contra actuaciones del señor Director General de Aviación Civil.

V. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

1.- Informe relacionado con la solicitud al Consejo Técnico de Aviación Civil de la aprobación para el asiento de depuración de las cuentas de obras en proceso, con respecto a la construcción del Hangar de COOPESA.

2.- Informe relacionado con los avances en gestiones con el MICITT y la SUTEL, relacionado a interferencias en frecuencias utilizadas para los servicios de navegación aérea y asignación prolongada de banda aeronáutica.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

3.- Informe con respecto a la remisión de la información relacionada con las facturas tramitadas con la Comisión Nacional de Emergencias, correspondiente al período que va del 12 de agosto al 3 de noviembre del 2025.

4.- Informe relacionado con la solicitud de apertura del proceso licitatorio, bajo la figura de concesión de instalaciones públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios otorgados a compañías con certificado de explotación en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

A.- UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA.

A1.- Informe relacionado con la remisión de la hoja de la ruta para implementación del "Plan básico de protección contra incendios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma."

A2.- Informe relacionado con la continuidad a las etapas de investigación arqueológicas en el sitio de interés para el emplazamiento del Aeropuerto Internacional del Sur.

B. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

B1.- Informe relacionado con la elevación a audiencia pública, 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.

B2.- Informe relacionado con la elevación a audiencia pública, referente a la solicitud de certificado de explotación de la compañía 3-102-916339 sociedad de responsabilidad limitada, conocida como Arsot Flight Support.

C. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

C1.- Informe relacionado con la modificación de Itinerarios de la compañía Taca Internacional S.A, a partir del 03 de diciembre de 2025 y hasta el 31 de diciembre del 2025.

C2.- Informe relacionado con la aprobación de modificación de itinerarios de la compañía American Airlines, a partir del 03 de diciembre del 2025 y hasta el 05 de enero del 2026.

VI. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 67-2025

Anexo N° 2

N° 105-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las veinte horas con cero minutos del dos de diciembre del dos mil veinticinco.

Se conoce criterio legal sobre "Criterio legal para la aplicación de la excepcionalidad prevista en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, para ampliar a 10 años, el plazo de la contratación pública denominada *"Concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)"*.

RESULTANDO

Primero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0390-2025 de 18 de noviembre de 2025, los señores Ivannia Ortiz Ramírez, jefa interina, Debby Beer Rojas, Encargada de Espacios, y Leonardo Calvo Vega, Gestión de Aeropuertos, todos funcionarios del Departamento de Aeropuertos, remitieron a la Subdirección general el documento *"Justificación técnica sobre el acto motivado del Consejo Técnico de Aviación Civil, para ampliar el plazo de la contratación pública denominada "Concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)". para ampliación de plazo vigencia de contrato de concesión";* mismo que fue remitido por parte de la Subdirección General a la Unidad de Asesoría Jurídica, para su valoración legal.

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1322-2025 de 20 de noviembre de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió criterio legal sobre lo dispuesto en el oficio número DGAC-DA-OF-0390-2025 citado, en el que se indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Analizado el oficio número **DGAC-DA-OF-0390-2025 citado**, esta Unidad de Asesoría Jurídica considera que, pese al esfuerzo realizado por ese Departamento, el documento no constituye un criterio técnico en sentido estricto. Respetuosamente, se estima que los argumentos presentados no resultan suficientes para configurar una justificación técnica válida, por carecer de los elementos esenciales para delimitar competencias, sustentar criterios técnicos, evitar conflictos de interés y resolver eventuales conflictos de interpretación normativa. Lo anterior se justifica en las siguientes consideraciones:*
>
> *El documento analizado no reúne las condiciones mínimas, formales, ni sustantivas requeridas para un criterio técnico institucional. No se evidencia un análisis metodológico, financiero y **técnico** que sustente de manera razonada la necesidad de la ampliación del plazo contractual. La argumentación presentada resulta ambigua, desierta y sin soporte verificable, lo que impide valorar la proporcionalidad, razonabilidad y pertinencia de la solicitud.*
>
> *El artículo 104 de la Ley General de la Contratación Pública establece claramente que, el plazo ordinario no **podrá superar cuatro años**; en casos excepcionales podrá ampliarse, pero **nunca más allá de diez años** y, además, que debe sustentarse en estudios **técnicos**, financieros y jurídicos, elaborados por funcionarios competentes.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL · COSTA RICA · AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 67-2025

No obstante, el documento propone textualmente que "se solicita sea contemplado un plazo de concesión menor a cinco (5) años y como máximo quince (15) años", lo cual resulta ***improcedente****, por cuanto excede el límite legal de diez años y carece de justificación legal y técnica verificable. Esta Asesoría no identifica el origen, criterios, metodología o análisis que sustenten esa propuesta, la cual incluso contradice el propio artículo 104 citado en el documento.*

No se aportan por parte del departamento responsable proyecciones financieras, modelos de recuperación de inversión, análisis de riesgos, evaluación de la infraestructura, cargas operativas futuras, estudios comparativos, ni diagnósticos de crecimiento aeronáutico, por lo que no existe fundamento técnico para una extensión más allá del marco legal.

En virtud de lo expuesto, esta Unidad de Asesoría Jurídica no puede considerar el documento como una justificación técnica válida, razón por la cual, se procede a su devolución, para que dentro del ***plazo de tres (3) días hábiles*** *el Departamento de Aeropuertos proceda a emitir lo siguiente:*

La elaboración de un estudio técnico completo, con objetivos, metodología, resultados, conclusiones y recomendaciones, que analice al ***menos aspectos*** *como los siguientes:*

- *La naturaleza del uso aeronáutico, la proyección de crecimiento del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la sostenibilidad operativa del modelo de concesión, Diagnóstico de la infraestructura o servicio, Riesgos operativos y necesidad real del plazo ampliado, Proyección de demanda aeronáutica y uso del espacio concesionado y el Impacto técnico de un plazo insuficiente.*
- *Análisis financiero verificable, incluyendo la estimación de inversión inicial y costos operativos, la razonabilidad en la recuperación de inversión, la viabilidad financiera del período solicitado y un comparativo de plazos y consecuencias económicas*

Debido a lo expuesto, se devuelve el documento para que se proceda a realizar las correcciones, ampliaciones y estudios necesarios, a fin de que la justificación técnica cumpla con una adecuada motivación del acto administrativo y el cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral 128 al 139 de la Ley General de la administración Pública y los requisitos previstos en el artículo 104 de la Ley General de la Contratación Pública. Para tal efecto, consideramos, se debe considerar los cánones aprobados recientemente".

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0430-2025 de 24 de noviembre de 2025, los señores Ivannia Ortiz Ramírez, Jefa interina, Debby Beer Rojas, Encargada de Espacios, y Leonardo Calvo Vega, Gestión de Aeropuertos, todos funcionarios del Departamento de Aeropuertos, remitieron a la Unidad de Asesoría Jurídica la solicitud de verificación del *"Estudio técnico requerido para razonar el acto motivado por medio del cual se solicita ampliar el plazo de concesión de espacios en el AITBP por más de cuatro años".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1331-2025 de 25 de noviembre de 2025, en atención al oficio número DGAC-DA-OF-0430-2025 citado, la Unidad de Asesoría Jurídica indicó lo siguiente:

"(...)

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Que, a pesar de los esfuerzos realizados, la justificación nueva técnica recae en el error en cuanto a la interpretación del plazo de la contratación, para lo cual, citamos lo que dispone el numeral 104 de la Ley General de Contratación Pública, misma que indica lo siguiente:

Artículo 104- Plazo
El plazo ordinario del contrato ***no podrá superar el término de cuatro años****, considerando el plazo original y sus prórrogas.*

En casos ***excepcionales****, en atención a las particularidades del objeto contractual, o la modalidad de contratación en las que se requiera un mayor plazo para recuperar la inversión, podrá recurrirse a vigencias contractuales superiores a dicho plazo máximo. Para acordar un plazo mayor a cuatro años, desde la decisión inicial deberá estipularse la posibilidad de vigencias contractuales superiores, con indicación del plazo máximo para la contratación particular****, previa resolución motivada suscrita por el jerarca en donde se consignen las razones de la necesidad de una vigencia mayor sustentada en los estudios técnicos, financieros y jurídicos pertinentes suscritos por funcionarios competentes que así lo justifiquen****. En cualquier caso,* ***el plazo de la contratación no podrá superar los diez años****. Queda a salvo lo establecido en el artículo 79 de la presente ley.*

En el sistema digital unificado deberá constar un registro de los plazos de las contrataciones por Administración, en el que se generen alarmas del vencimiento de los contratos. En el sistema se visualizará, a la vez, el listado de prórrogas aplicadas por cada Administración. Dicha información deberá ser pública y cualquier interesado podrá acceder a ella.

De la norma transcrita, se establece que los contratos administrativos, por regla general, no deben durar más de cuatro años, incluyendo sus prórrogas. Sin embargo, permite excepciones cuando la naturaleza del contrato o la modalidad de contratación exige un plazo mayor, por ejemplo, cuando se requiere más tiempo para recuperar una inversión significativa.

Asimismo, la norma señala que autorizar un plazo superior a cuatro años, se deben cumplir ciertos requisitos entre ellos la posibilidad de extender el contrato más allá del plazo ordinario debe estar prevista desde el inicio, debe existir una resolución motivada del jerarca, basada en estudios técnicos, financieros y jurídicos que justifiquen la necesidad del plazo extendido. Aun con estas excepciones, ***el contrato no puede superar los diez años*** *(salvo lo que disponga el artículo 79).*

La propuesta que establa la justificación técnica de 10 años, mas 5 años de prórroga, para un total de 15 años es manifiestamente incompatible con el límite imperativo del artículo 104 citado, el cual fija un máximo absoluto de 10 años. Del análisis de la norma, no existe margen interpretativo para extender este tope, salvo que el contrato fuera un fideicomiso, según lo que dispone el artículo 79 de la misma ley.

La fijación de un plazo contrario a la ley podría generar nulidad absoluta del pliego y del procedimiento, una alta probabilidad de impugnaciones ante la Contraloría General de la República, el posible rechazo del refrendo en caso de ser aplicable y eventuales procesos de judiciales o de lesividad futuras.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

El artículo 104 citado, permite superar el plazo de los 4 años, pero exige estudios técnicos, financieros y jurídicos, razonamiento motivado del jerarca y la demostración sólida de la excepcionalidad, sin embargo, la justificación presentada se centra en criterios económicos (amortización e incentivos), pero no acredita excepcionalidad, sino condiciones ordinarias en contratos donde hay inversión del privado. Además, aunque los estudios financieros fueran robustos, no pueden justificar legalmente un plazo prohibido.

Por lo que, del análisis de la justificación propuesta, esta Unidad de Asesoría Jurídica considera pertinente concluir lo siguiente:

- *Que el plazo de hasta 15 años propuesto para la concesión de instalaciones públicas es ilegal, por contravenir el límite máximo de 10 años establecido en el artículo 104 de la Ley General de la Contratación Publica*
- *La contratación en cuestión no califica como concesión de obra pública que permita excepciones según el artículo 79 de la citada ley.*
- *La fundamentación presentada no cumple con los requisitos de excepcionalidad establecidos por el artículo 104.*
- *Incluir un plazo de 15 años en el cartel expone a la Administración a:*
- *Impugnaciones y nulidad del procedimiento,*
- *Potencial responsabilidad de los funcionarios,*
- *Pérdida de control y flexibilidad sobre infraestructura aeroportuaria.*

Debido a lo anterior, la Unidad de Asesoría Jurídica ***recomienda*** *lo siguiente:*

1. *Ajustar la justificación técnica y el cartel, el para que contemple un plazo máximo de 10 años, con o sin prórrogas, pero sin exceder ese máximo legal, que dispone la legislación nacional.*
2. *Remitir el expediente completo al Consejo Técnico de Aviación Civil, acompañado de la resolución motivada en la que se expongan de forma expresa las razones que justifican la necesidad de una vigencia contractual superior (con base en los estudios técnicos, financieros y jurídicos correspondientes), a fin de que dicho órgano colegiado, en su condición de jerarca máximo institucional, analice y determine el plazo aplicable a la contratación. Ello por cuanto, el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública establece que cualquier excepción para ampliar el plazo ordinario debe ser autorizada mediante resolución debidamente motivada emitida por el jerarca*
3. *Elaborar un expediente técnico-financiero-jurídico robusto que justifique la necesidad de un plazo superior a 4 años.*
4. *Evitar redacciones o referencias que denoten intención de extender el plazo más allá de los límites legales, pues ello compromete la defensa jurídica de la Administración.*

(...)".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0434-2025 de 26 de noviembre de 2025, el Departamento de Aeropuertos emitió el *"Estudio técnico requerido para razonar el acto motivado por medio del cual se solicita ampliar el plazo de concesión de espacios en el AITBP por más de cuatro años"*, en el que **concluyó y recomendó** lo siguiente:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

"(...)

C. Conclusiones generales.

1. *Los espacios-hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma cumplen un rol crítico para el desarrollo de la industria de la aviación en el país.*
2. *La infraestructura presente en los hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, evidencian desgaste y requiere inversión privada continua.*
3. *La demanda de espacios-hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma es creciente y con respecto a este crecimiento la capacidad del aeropuerto es limitada, situación que sugiere estabilidad a partir de concesiones más extensas que respondan a un modelo tarifario actualizado.*
4. *Los eventuales plazos de concesión previstos para los espacios-hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma deben estar acordes con una estrategia tarifaria que debe ser actualizada periódicamente para efectos de sostenibilidad.*
5. *El plazo concesional recomendado de conformidad con el estudio tarifario más reciente para la DGAC debe ser igual a 10 años.*
6. *Plazos de concesión menores a diez años, incentivan tarifas más altas y menor atractivo de inversión.*
7. *El estudio para actualización de tarifas es suficientemente robusto para respaldar que el plazo de concesión sugerido de 10 años es el idóneo para ubicar en un riesgo moderado cualquier inversión inicial y los respectivos costos operativos.*
8. *De igual manera, de la valoración efectuada al estudio de trato por parte de la Unidad de Recursos Financieros mediante oficio DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025 de fecha 12 de noviembre del 2025, que indica que la metodología utilizada para realizarlo es sólida y técnicamente fundamentada para la actualización de tarifas de arrendamiento de hangares, basada en principios de eficiencia, equidad de mercado y sostenibilidad económica, se infiere que tanto las tarifas como el plazo propuesto, que coincide este último con el que desde un inicio ha sugerido el Departamento de Aeropuertos, respalda la razonabilidad en la recuperación de inversión y la viabilidad financiera del período solicitado.*
9. *El estudio tarifario de trato expone ampliamente el comparativo de plazos cuyas consecuencias económicas, en caso de ser plazos menores al recomendado, incentivarán tarifas más altas y un menor atractivo de inversión, tal y como se referenció en la conclusión número 6.*

D. Recomendaciones Técnicas.

1. Garantizar que el plazo de concesión de espacios-hangares sea de 10 años, esto justificado por criterios financieros (Raj), inversión en infraestructura y competitividad.

2. Aplicar la actualización de tarifas de inmediato en virtud de que existe un desfase de más de 10 años que evidentemente impacta en la clara definición de plazos de concesión.

Habiéndose procedido con las correcciones, ampliaciones y estudios necesarios, se emite la justificación técnica, cumpliendo adecuadamente con la motivación del acto administrativo y

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

el cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral 128 al 139 de la Ley General de la administración Pública y los requisitos previstos en el artículo 104 de la Ley General de la Contratación Pública.

(...)".

Sexto: Que para la emisión del presente criterio legal, se han observado y cumplido todas las prescripciones legales aplicables, asegurando su plena conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

CONSIDERANDO

I. Sobre el fondo:

i. Sobre el principio de legalidad.

El principio de legalidad envuelve todas y cada una de las actividades que como Administraciones tienen tanto el Estado, como 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 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Mopt), según lo prescribe el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, por lo que los personeros de esta institución son funcionarios públicos y deben asustarse al principio de legalidad.

Es decir, todo ente y órgano público debe estar sometido en su accionar diario a la normativa jurídica vigente, siendo importante, el principio de competencia dentro del cual cada una de las administraciones tienen señalado, con claridad, cuáles son sus funciones, objetivos, fines y/o competencias que le permiten desarrollar su actividad, dentro del marco de la legalidad.
El principio de legalidad tiene su génesis en tres normas formales, trascendentalmente fundamentales, veamos. La primera, es el artículo 11 de la Constitución Pública, el cual señala, textualmente, lo siguiente:

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

Por su parte, el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, ley número 6227 de 2 de mayo de 1978; textualmente, señala lo siguiente:

"Artículo 11.-

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

> *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".*
>
> (El subrayado no es del original)

Por último, el artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública señala lo siguiente:

> *"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 es del 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"[2].

En consecuencia, "las instituciones públicas solo pueden actuar en la medida en la que se encuentre apoderadas para hacerlo por el mismo ordenamiento y normalmente a texto expreso, en consecuencia, solo le es permitido lo que esté constitucional y legalmente autorizado en forma expresa, todo lo que no les esté autorizado les está vedado"[3].

Es más, "la sujeción de la actuación administrativa al ordenamiento jurídico significa que la norma se erige en el fundamento previo y necesario de su actividad. Esto implica que en todo momento requiere de una habilitación normativa que a un propio tiempo justifique y autorice la conducta desplegada, para que esta pueda considerarse lícita, y más que lícita, no prohibida. De consiguiente, cualquier actuación de la Administración discordante con el bloque de legalidad, constituye una infracción del ordenamiento jurídico"[4].

La legalidad administrativa "supone una armonía de las actuaciones y omisiones de los órganos y entes públicos con el ordenamiento jurídico que delimita su régimen de competencias". El concepto de validez del acto (artículo 128 de la Ley General de la Administración Pública), es *"la conformidad de la manifestación administrativa (actuación, función u omisión) con el ordenamiento jurídico" (fuentes escritas y no escritas). La validez constituye "un efecto del principio de legalidad, en tanto toda actuación o función administrativa*

---

[2] García de Enterría, Eduardo y Tomás Ramón. Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. Edit. Civitas. Madrid. 1997, página 432.
[3] Sala Constitucional, sentencias números 440-98 y 2002-00233. En la misma línea, la sentencia número 293-2005, dictada por la Sección Primera del Tribunal Contencioso Administrativo.
[4] Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, sentencia número 40.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

debe sustentarse en una norma jurídica válida que la autorice, ajustando todos sus elementos a la finalidad misma de la potestad y competencia pública"[5].

Es decir, conforme con el principio de legalidad (artículos 11 de la Ley General de la Administración Pública y 11 de la Constitución Pública), los entes descentralizados y desconcentrados se encuentran sometidos a la jerarquía de las fuentes del ordenamiento jurídico administrativo (artículo 6 de la Ley General de la Administración Pública), así la situación, ante la vertiente positiva del principio de legalidad y correspondiente al servicio público que podrían facilitar, estos están sujetos a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal, la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios (artículo 2 ibidem).

ii. Sobre la instrucción del Consejo Técnico de Aviación Civil, para 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.

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, dictado 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 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*

[5] Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, sentencia número 523-F-2005.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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".***

(la negrita es nuestra)

iii.Sobre la figura de *Concesión de Instalaciones Públicas* y lo dispuesto en la Ley General de Contratación Pública.

La Ley General de Contratación Pública de Costa Rica, en vigencia desde el 1° de diciembre de 2022, define el marco jurídico para otorgar concesiones sobre instalaciones públicas. Su propósito es modernizar la gestión contractual del Estado, haciéndola más eficiente, transparente, ágil y oportuna, mediante el uso de procedimientos de compra que permitan un uso racional y económico de los recursos públicos.

La normativa impulsa la creación de pliegos con claridad y precisión, garantizando la participación equitativa de los oferentes y asegurando la calidad de los bienes, obras o servicios adjudicados. Asimismo, pretende unificar y simplificar el sistema de compras públicas, mediante la implementación de procesos centralizados en una única plataforma digital para toda la Administración Central y Descentralizada.

En ese sentido, la ley de referencia establece en el artículo 83, lo siguiente:

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

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

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

En ningún caso, el precio podrá ser inferior al monto que la Administración haya fijado como canon en los estudios técnicos respectivos".

Según lo anterior, vemos que la norma de referencia (83) establece un régimen especial para la concesión de instalaciones públicas, configurándolo como un instrumento de derecho público orientado exclusivamente al cumplimiento del interés general. La norma otorga a la Administración, la potestad de permitir que terceros presten servicios complementarios mediante el uso temporal y condicionado de instalaciones públicas, sin que ello genere derechos patrimoniales típicos del derecho privado, como inquilinato, derecho de llave o expectativas de permanencia. Esto reafirma, el carácter ***inalienable*** y protegido del ***dominio público***.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Asimismo, este artículo reconoce la posición de supremacía jurídica de la Administración al facultarla para revocar unilateralmente la concesión cuando lo demande el interés público, siempre mediante resolución motivada y previo aviso. No obstante, en cumplimiento del principio de equilibrio contractual, obliga al Estado a indemnizar al concesionario cuando la revocación no le sea atribuible, lo que evidencia una intención de moderar el ejercicio del poder público, para evitar afectaciones desproporcionadas a los particulares.

La fijación del canon, con base en estudios técnicos, garantiza objetividad y protección del patrimonio estatal, aunque su eficacia depende de la correcta realización de tales análisis. La figura descrita se diferencia claramente de otras instituciones afines: es menos precaria que el permiso, pero más limitada y controlada que un arrendamiento, ubicándose en un punto intermedio, propio del derecho administrativo, donde prevalece el interés público, pero con ciertos resguardos para el administrado.

En definitiva, el artículo 83 configura una concesión funcional, temporal y condicionada que equilibra la protección del patrimonio público, con la colaboración del sector privado, pero que mantiene la prevalencia de la potestad estatal y limita la consolidación de derechos privados sobre instalaciones públicas.

iv. Informe denominado *Actualización Tarifas de Hangares Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.*

Institucionalmente, desde el 2019, se ha visualizado la necesidad de actualizar las tarifas -canon- cobrado a los operadores por el uso de lotes y hangares pertenecientes a la Dirección General de Aviación Civil, en los diversos aeropuertos y aeródromos nacionales e internacionales; por ello, mediante oficio número CETAC-AC-2019-0746 de 4 de julio de 2019, el Consejo Técnico de Aviación Civil, 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. Asimismo, se 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 el próximo 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.

Posteriormente, mediante oficio número DGAC-DFA-URF-OF-021-2025 de 22 de julio de 2025, el señor Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, 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.

Debido a lo anterior, ante la **necesidad y urgencia de atender las solicitudes de los operadores, relativas a la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y la necesidad de ajustar**

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

las tarifas a efectos de garantizar la recuperación de costos e inversión y tener la administración un ingreso que permita hacer frente a las necesidades del Aeropuerto; la Direccion General, por medio de fondos externos (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"*, contratación directa que fue otorgada a la firma The Project International Group, a efectos de obtener una actualización de las tarifas especificas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para cumplir con la disposición del órgano colegiado y proceder a 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;*
Que la firma The Project International Group, fue contratada para la realización del estudio técnico para la "***Actualización Tarifas de Hangares Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños***", la cual emitió el informe en el mes de octubre de 2025, en el que señaló, en lo que interesa, lo siguiente:

"(...)

4. Actualización de tarifas octubre 2025.

4.1. Modelo de Cálculo.

A partir de la metodología descrita en el capítulo 3 y en consideración de las limitaciones enlistadas en el capítulo 1, se ha construido un modelo de cálculo para las tarifas como se muestra en el Anexo 2 de este documento.

4.2. Resultados de la tarifas actualizadas a Octubre 2025.

4.2.1. Tarifas por m2 en dólares para espacios de Hangares con Infraestructura.

Se presenta a continuación el resultado de la aplicación de la metodología tarifaria propuesta para los espacios de Hangares con Infraestructura, segregados por la ubicación, el uso del espacio y los plazos contractuales disponibles:

Tarifa Base por Categoría	Aviacion Comercial			Aviación Particular			Trabajos Aéreos		
Plazo de Contrato	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Bloque A1	5,09	5,20	5,28	4,69	4,81	4,89	5,09	5,20	5,28
Bloque A	5,01	5,13	5,20	4,61	4,73	4,81	5,01	5,13	5,20
Bloque B1	4,85	4,97	5,05	4,45	4,57	4,65	4,85	4,97	5,05
Bloque B	4,81	4,93	5,01	4,41	4,53	4,61	4,81	4,93	5,01
Bloque C1	4,77	4,89	4,97	4,37	4,49	4,57	4,77	4,89	4,97
Bloque C	4,73	4,85	4,93	4,33	4,45	4,53	4,73	4,85	4,93

4.2.2. Tarifas por m2 en dólares para espacios de Hangares sin Infraestructura.

Se presenta a continuación el resultado de la aplicación de la metodología tarifaria propuesta para los espacios de Hangares sin Infraestructura, segregados por la ubicación, el uso del espacio y los plazos contractuales disponibles:

Tarifa Base por Categoría	Aviacion Comercial			Aviación Particular			Trabajos Aéreos		
Plazo de Contrato	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Bloque A1	2,68	2,76	2,84	2,28	2,36	2,44	2,68	2,76	2,84
Bloque A	2,60	2,68	2,76	2,21	2,28	2,36	2,60	2,68	2,76
Bloque B1	2,52	2,60	2,68	2,13	2,21	2,28	2,52	2,60	2,68
Bloque B	2,48	2,56	2,64	2,09	2,17	2,25	2,48	2,56	2,64
Bloque C1	2,44	2,52	2,60	2,05	2,13	2,21	2,44	2,52	2,60
Bloque C	2,40	2,48	2,56	2,01	2,09	2,17	2,40	2,48	2,56

(...)".

Que la Dirección general, mediante el oficio número DGAC-DG-OF-2250-2025 de 27 de octubre de 2025, remitió para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe final Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Por lo cual, 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

Posteriormente, en la parte dispositiva del artículo sétimo de la sesión ordinaria 63-2025 de 18 de noviembre de 2025, según el criterio y el contenida en los oficios números DGAC-DG-OF-2399-2025, dictado por la Subdirección General, y DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil **aprobó la actualización de tarifas de hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, propuesta por la empresa The Project International Group; además, giró 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.**

v. Criterio Financiero sobre informe final "*Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma*".

Mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025 de 12 de noviembre de 2025, la señora Sary Alpízar Peña, entonces jefa de la Unidad de Recursos Financieros, emitió criterio técnico con relación al informe final "*Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma*", señalando lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Con base al informe final Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma la Unidad de Recursos Financieros expone lo siguiente:*
>
> *El informe presenta una metodología sólida y técnicamente fundamentada para la actualización de tarifas de arrendamiento de hangares, basada en principios de eficiencia, equidad de mercado y sostenibilidad económica. Desde el punto de vista financiero, pueden destacarse los siguientes criterios:*
>
> *-La estructura propuesta incorpora un mecanismo anual de ajuste por inflación (IPC del INEC) y revisiones ordinarias cada 5 años. Esto garantiza que los ingresos por arrendamiento mantengan su valor real en el tiempo, evitando rezagos por pérdida de poder adquisitivo.*
>
> *-La fórmula base prudente, protege el flujo de ingresos de la DGAC frente a la inflación y refleja prácticas estándar de administración de activos públicos.*
>
> *-Se consideró factores como Ubicación (A1, A, B, C), tipo de uso (Avión comercial, particular, trabajos aéreos, duración del contrato, asegurando que las tarifas reflejen un rendimiento competitivo del activo estatal en función de riesgo, uso y localización.*
>
> *-El estudio de mercado compara tarifas con otros aeropuertos de la región respaldando la razonabilidad económica de las tarifas actualizadas y evita sobreprecios o subvaloraciones en relación con el entorno regional.*
>
> *-El esquema tarifario busca un equilibrio entre recuperación de costos, competitividad y rentabilidad estatal; desde una perspectiva de gestión financiera, el modelo cumple con principios de eficiencia, flexibilidad y autosostenibilidad.*
>
> *En conclusión, el informe demuestra solidez técnica y consistencia financiera. La metodología tarifaria propuesta:*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

- *Protege el valor real de los ingresos.*
- *Introduce criterios financieros modernos (capitalización ajustada al riesgo).*
- *Es coherente con las prácticas regionales y de gestión de activos públicos.*

La actualización tarifaria es financieramente viable, equitativa y sostenible, promoviendo una gestión eficiente de los activos aeroportuarios del Estado".

Del criterio financiero emitido por la Unidad de Recursos Financieros, se desprende que el informe final de actualización de tarifas cuenta con una metodología sólida, técnicamente fundamentada y alineada con principios de eficiencia, sostenibilidad y equidad de mercado. Asimismo, se evidencia que las medidas propuestas permiten mantener el valor real de los ingresos, aseguran una adecuada recuperación de costos y garantizan la competitividad y viabilidad económica del uso de los espacios de hangares. En consecuencia, el estudio constituye una base técnica confiable para la toma de decisiones institucionales en materia tarifaria.

vi. Sobre el criterio técnico emitido por el Departamento de Aeropuertos, para la *"Justificación técnica sobre el acto motivado del Consejo Técnico de Aviación Civil, para ampliar el plazo de la contratación pública denominada "Concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)". para ampliación de plazo vigencia de contrato de concesión".*

Mediante oficio número DGAC-DA-OF-0434-2025 del 26 de noviembre de 2025, el señor Leonardo Calvo Vega, funcionario del Proceso de Gestión Aeroportuaria, remitió el *"Estudio técnico requerido para razonar el acto motivado por medio del cual se solicita ampliar el plazo de concesión de espacios en el AITBP por más de cuatro años".*

En el oficio número DGAC-DA-OF-0434-2025 citado, el señor Calvo Vega, en su condición citada, indicó lo siguiente:

"El Departamento de Aeropuertos, en atención a la devolución y observaciones realizadas al oficio DGAC-DA-OF-0430-2025, presenta el estudio técnico requerido para razonar el acto motivado por medio del cual se solicita ampliar el plazo de concesión de espacios por más de cuatro años, tal y como lo establece el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, dentro del proyecto de contratación para la concesión de espacios y hangares en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Es necesario indicar que el presente estudio se fundamenta en los argumentos de orden financiero y económico que en lo que corresponde al plazo de concesión, expone ampliamente el Informe de Actualización Tarifas de Hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, variable que se soporta en la Metodología Tarifaria de espacios para hangares utilizada en el mismo estudio.

Al respecto, considerando que en el Informe de Actualización Tarifas de Hangares se referencia el elemento plazo de concesión como un factor fundamental para que las tarifas propuestas tengan el impacto esperado, es que, alineado con este, se sustenta el contenido del presente estudio.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

De igual manera, es necesario indicar que el informe de trato fue analizado por la Unidad de Recursos Financieros de la DGAC mediante oficio DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025, según el cual:

"...La estructura propuesta incorpora un mecanismo anual de ajuste por inflación (IPC del INEC) y revisiones ordinarias cada 5 años. Esto garantiza que los ingresos por arrendamiento mantengan su valor real en el tiempo, evitando rezagos por pérdida de poder adquisitivo.

La fórmula base prudente, protege el flujo de ingresos de la DGAC frente a la inflación y refleja prácticas estándar de administración de activos públicos.

Se consideró factores como Ubicación (A1, A,B,C), tipo de uso (Avión comercial, particular, trabajos aéreos, duración del contrato, asegurando que las tarifas reflejen un rendimiento competitivo del activo estatal en función de riesgo, uso y localización.

El estudio de mercado compara tarifas con otros aeropuertos de la región respaldando la razonabilidad económica de las tarifas actualizadas y evita sobreprecios o subvaloraciones en relación con el entorno regional.

El esquema tarifario busca un equilibrio entre recuperación de costos, competitividad y rentabilidad estatal; desde una perspectiva de gestión financiera, el modelo cumple con principios de eficiencia, flexibilidad y autosostenibilidad..."

Conforme se desarrolle la motivación en el texto, se hará referencia a lo indicado por la Unidad de Recursos Financieros.
El estudio presenta la siguiente estructura:

A. Objetivos.
B. Metodología.
i. Naturaleza del uso aeronáutico de los hangares en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.
ii. Proyección de crecimiento del aeropuerto.
iii. Sostenibilidad operacional del modelo de concesión/arrendamiento.
iv. Diagnóstico de la infraestructura de hangares.
v. Riesgos operativos identificados.
vi. Necesidad real del plazo de concesión de hasta 10 años.
vii. Proyección de demanda aeronáutica.
viii. Uso del espacio concesionado.
ix. Impacto técnico de un plazo menor a 10 años
C. Conclusiones.
D. Recomendaciones.

A. ***Objetivos.***

i. Analizar la naturaleza del uso aeronáutico de los hangares del aeropuerto Tobías Bolaños Palma (SYQ).
ii. Evaluar la proyección de crecimiento aeroportuario y su relación con la demanda de espacios para hangares.

iii. Determinar la sostenibilidad operacional y financiera del modelo de concesión/arrendamiento de espacios para hangares.
iv. Elaborar un diagnóstico técnico de la infraestructura existente y su estado operativo.
v. Identificar riesgos operativos asociados al uso, asignación y ampliación de hangares.
vi. Analizar la necesidad técnica y económica del plazo de concesión de hasta 15 años para viabilizar inversiones.
vii. Estimar la proyección de demanda aeronáutica relevante para la planificación de hangares.
viii. Evaluar el uso actual del espacio concesionado y su eficiencia.

1. Determinar el impacto técnico de reducir el plazo concesional a menos de 15 años.

B. ***Metodología.***

Análisis documental técnico con referencia a:

1. Revisión de normativa tarifaria, metodologías de cálculo y antecedentes operativos de los hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.
2. Basado en: metodología tarifaria y antecedentes operativos del aeropuerto.
3. Evaluación de infraestructura y capacidades operativas, con base en la cantidad de espacios, distribución por bloques y tipos de activos.
4. Análisis económico y comparativo de tarifas en la región, proveniente del Estudio de Mercado.
5. Criterios de análisis financiero, aplicados por la DGAC, incluyendo la tasa de capitalización ajustada (Raj), vida útil, costos de mantenimiento, y segmentación por ubicación.
6. Cálculo del impacto de plazos contractuales, con base en los ajustes tarifarios según duración del contrato.

i. ***Naturaleza del uso aeronáutico de los hangares en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.***

El Aeropuerto Tobías Bolaños es estratégico para la aviación general, vuelos de instrucción, vuelos de operación local, vuelos internacionales principalmente en el contexto regional no necesariamente itinerados o regulares, etc., actividad aeronáutica para lo cual la disponibilidad y el uso de espacios - hangares son esenciales para la sostenibilidad (aspecto de orden económico que se observará más adelante) de un sector sensible del transporte aéreo nacional.

Colectivamente hablando, la disponibilidad de espacios y hangares en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se debe utilizar para:

- *El resguardo y conservación de aeronaves de los permisionarios a los que se les haya otorgado por parte del CETAC, un permiso de uso en precario.*
- *Servir de instalaciones aeronáuticas para el desarrollo de actividades vinculantes en el contexto económico y social del transporte público – privado al amparo de los respectivos certificados de empresas de taxi aéreo, chárter, transporte externo de carga, fotografía*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

aérea, así como otras no dedicadas al transporte aéreo pero que, si aportan al desarrollo económico y social del país como el caso de las escuelas de aviación, los talleres de reparación de aeronaves, etc.

- *El desarrollo de la aviación general, asociada usualmente a la aviación ejecutiva.*
- *Finalmente, la aviación particular o privada mediante la cual se procura brindar un espacio a los dueños de aeronaves que son utilizadas con fines absolutamente personales.*

El aeropuerto cuenta con 95 espacios - hangares, de los cuales unos tienen infraestructura (ver inventario efectuada por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la DGAC) alguna removibles, y otros son solamente terreno para construir.

Como puede observarse, si bien es cierto la naturaleza del uso de estos espacios – hangares aeronáuticos es mixta entre la actividad aeronáutica comercial y la privada, es evidentemente la comercial, afín al servicio público, la que tiene mayor demanda y volumen.

En el contexto de la inversión que realizan los permisionarios de espacios – hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, considerando los plazos de vigencia con los que se otorgan los Certificados de Operación CO y de Operador Aéreo COA, por parte del CETAC, los cuales se ubican entre los cinco y diez años, así como en lo expuesto en el documento Actualización Tarifas de Hangares Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (adjunto) resulta recomendable establecer condiciones contrato por plazos de tiempo de hasta por 10 años porque pueden generan mayor valor que contratos de menor plazo.

Del estudio de referencia se extrae lo siguiente:

"...Dentro de los ajustes metodológicos se deben considerar elementos como la duración de los contratos de concesión o arrendamiento, la ubicación y el uso de los activos.

En este sentido, dentro del Aeropuerto se tiene un "lay-out" que considera 95 espacios disponibles para hangares, los cuales, por el diseño del aeródromo, cada espacio, según su ubicación, genera ventajas operativas o de seguridad con respecto a otros, de forma que resulta pertinente hacer una segmentación de la ubicación de los espacios según se muestra en el Anexo 1.

Asimismo, dentro del uso de los hangares se encuentran actividades remuneradas que también generan un mayor valor al arrendatario. Finalmente, al revisar los diferentes contratos de arrendamiento, se puede determinar que existen diferentes plazos entre corto, mediano y largo plazo, de manera que el aseguramiento de condiciones pactadas en un contrato por un plazo mayor de tiempo genera mayor valor que uno de corto plazo.

Entonces en consideración de este concepto, se ha calculado el valor por metro cuadrado del terreno disponible y se ha considerado una tasa de capitalización base que es ajustada por la diferenciación de la ubicación, el uso y el plazo del contrato..."
Considerando este planteamiento, partiendo de las limitaciones que en materia de "plazo" expone el artículo 104 de la Ley General de la Contratación Pública según el cual, el plazo ordinario no podrá superar cuatro años y que, en casos excepcionales, como se deben observar los de trato, podrán ampliarse, pero no superando los diez años, es que se sugiere

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

adaptar esta excepción para que el plazo de concesión de espacios hangares en el AITBP sea de mínimo 5 años y de máximo de 10 años.

ii. ***Proyección de crecimiento del aeropuerto.***

Si bien es cierto el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma fue inaugurado en 1975, su origen y actividad se remonta a la década de los 50 y 60 recibiendo vuelos locales e internacionales con aeronaves de pequeña envergadura.

Hasta hace unos años fue la base de operaciones de la extinta Nature Air y hoy en día operadores como Aero Caribe, Carmonair y Prestige Wings, efectúan operaciones desde sus instalaciones.

Su ubicación y bajo congestionamiento con respecto al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría resulta conveniente y seguro, elementos que deben considerarse para efectos de proyección futura a mediano y largo plazo, la cual puede inferirse a partir de las siguientes variables:

- *El aeropuerto atiende vuelos de instrucción, vuelos de aviación general, taxis aéreos y trabajos de carga externa, entre otros, operaciones que han mantenido y suponen un crecimiento estable.*

- *Es un aeropuerto muy importante en el país para la aviación general. De acuerdo con el documento Actualización Tarifas de Hangares Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, este aeropuerto atendió aproximadamente 32.000 pasajeros en el 2017.*

Lo anterior indica que es un aeropuerto activo que, a pesar de sus limitaciones en infraestructura, mantiene una demanda estable y creciente asociada a los vuelos chárter, vuelos de aviación general, taxis aéreos y operaciones privadas, variables que suponen una estable gestión que debe robustecerse a partir de una estructura tarifaria actualizada y de un modelo de asignación de espacios-hangares que garantice estabilidad temporal en el uso de estos.

A tono con el tema de la estructura tarifaria y a partir de la metodología que se expone en el más reciente estudio efectuado para determinar las tarifas de espacios – hangares en este aeropuerto, en un primer orden será necesario efectuar anualmente una actualización de estas considerando del Índice de Precios del Consumidor publicado por Instituto Nacional de Estadística y Censo de Costa Rica, pero además, y asociado al tema de inversión, este mismo estudio señala la necesidad de actualizar los componentes A, B y C (categorización de espacios y hangares de acuerdo con la ubicación en el área aeronáutica) cada 5 años debido al cambio en condiciones de mercado, lo que implica variabilidad y crecimiento.

El parámetro de tiempo de 5 años que se recomienda para la revisión tarifaria toma relevancia respecto al plazo de inversión. Una inversión supeditada a un plazo limitado que además coincide con el plazo en el que se debe hacer revisión tarifaria, puede resultar ser poco atractiva, toda vez que el tiempo de recuperación de la inversión podría observarse corto

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

y considerarse riesgoso. La concesión debe prever un horizonte de diez años, para que resulte atractivo en términos de recuperación de la inversión.

iii. Sostenibilidad operacional del modelo de concesión/arrendamiento.

Es importante determinar la sostenibilidad operacional y financiera del modelo de concesión/arrendamiento de espacios para hangares. Resulta necesario entonces referirse a la metodología tarifaria la cual se construyó bajo un principio fundamental: la tarifa debe permitir recuperación de costos, eficiencia y competitividad.

Los elementos que sustentan la sostenibilidad incluyen:

- *Recuperación de mantenimiento, administración, infraestructura específica, obras comunes.*

Particularmente común en toda inversión, existen variables base que debe contemplarse paralelamente a la sostenibilidad de la actividad que está siendo respaldada por la inversión.

Los gastos de orden administrativo y operativo que se diluyen en el campo del mantenimiento de equipos e instalaciones, de consumo de insumos, de mejora en la infraestructura, etc., deben contemplarse contablemente dentro del escenario de la inversión, siendo que su recuperación es directamente proporcional a la rentabilidad, la cual requiere de tiempo para consolidarse y mantenerse.

- *Ajustes tarifarios automatizados por IPC.*

El IPC es un indicador de orden económico que mide la evolución de los precios de los bienes y servicios consumidos a nivel hogar. Su análisis es esencial para comprender la inflación y su impacto en la economía y las finanzas personales.

El mismo estudio resuelve que es las tarifas base de cada una de las categorías deberán ser actualizadas una vez al año en el mes de noviembre para su aplicación a partir del 01 de enero del siguiente año. Dicha actualización se realizará en consideración del Índice de Precios del Consumidor publicado por Instituto Nacional de Estadística y Censo de Costa Rica.

- *Ajustes estructurales cada 5 años para reflejar mercado.*

Se reitera la necesidad de un ajuste tarifario cada 5 años sobre la base para reflejar cualquier cambio en las condiciones de mercado, además de incluirse la revisión del componente "Raj" que se refiere a un porcentaje que se aplica como "tasa de capitalización ajustado" al valor por metro cuadrado del terreno que se asigna para el uso de hangares.

En términos concretos, estos ajustes deberán revisarse según las condiciones del Aeropuerto, el mercado y las prácticas de mercado, y el modelo es financieramente sostenible, siempre que existan: suficientes plazos contractuales, tarifas correctas según la "Raj" y una sana continuidad operativa.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Resulta congruente apegarse técnicamente a lo indicado en el oficio de la Unidad de Recursos Financiero, toda vez que guarda una línea de análisis que ratifica un modelo que consideró, entre otros principios de esa materia, el de la autosostebilidad financiera.

En el contexto de la sostenibilidad operacional del modelo concesión/arrendamiento, se parte de la primicia de que el interesado está considerando mantenerse en funcionamiento por el tiempo que le permita recuperar su inversión y desarrollar plenamente su actividad sin comprometer su estabilidad financiera lo cual implica una adecuada gestión de recursos, una planificación financiera estratégica soportada en una adecuada estructura organizacional y la adopción de prácticas financieras sanas que aseguren el equilibrio entre ingresos y gastos.

Es en virtud de lo antes indicado que la sostenibilidad operacional no solo se centra en la rentabilidad inmediata, sino que también considera el impacto que, en función del plazo, resulte de las decisiones financieras.

iv. ***Diagnóstico de la infraestructura de hangares.***

Con respecto a los espacios-hangares disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de la DGAC, procedió con el levantamiento de dos inventarios (se adjuntan)

Inventario 1. TABLA DE INVENTARIO DEL LEVANTAMIENTO DE ESPACIOS – AITBP.

Esta tabla contempla:

1. *El número de espacio-hangar.*
2. *La ubicación del espacio-hangar.*
3. *El área de contrato en metros cuadrados.*
4. *El área de uso en metros cuadrados según levantamiento topográfico.*
5. *El área de construcción en metros cuadrados y la altura en metros lineales.*
6. *Las condiciones de uso actual (octubre 2025)*
7. *Estado físico de espacio-hangar.*
8. *Estado de sistema eléctrico y de iluminación.*
9. *Sistema de ventilación-calefacción.*
10. *Sistema de seguridad de acceso.*
11. *Estado y condiciones de acceso (puertas, rampas y caminos)*
12. *Estado de mantenimiento.*

Inventario 2. TABLA DE INFRAESTRUCTURA TÉCNICAMENTE REMOVIBLE - HANGARES AITBP.

Esta tabla contempla:

1. *El número de espacio-hangar.*
2. *Condición de uso actual.*
3. *Infraestructura que puede ser removible.*
4. *Observaciones-*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Con base en la información presentada y en el documento denominado "Actualización Tarifas de Hangares" Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se obtiene que:

- *Hay infraestructura estatal en ciertos espacios de la cual no se cuenta con una valoración en términos de avalúos.*
- *La infraestructura común presenta gastos de depreciación incluidos como componente C (accesos y disfrute).*
- *Existen 46,179 m² disponibles para hangares, lo cual constituye un número significativo pero saturado en ciertos bloques.*
- *Cerca de 4.775 m² no generan ingresos porque son ocupados por instituciones del Estado, afectando la capacidad financiera general.*

En lo que a la infraestructura se refiere, es evidente que esta es heterogénea, que el nivel de depreciación es significativo y que se requiere de inversión privada para sostenibilidad, con lo cual se fortalece el aspecto inversión y consecuentemente la variable plazo de concesión.

v. ***Riesgos operativos identificados.***

Se deben considerar al menos cuatro riesgos operativos identificados:

1. Riesgos por saturación y uso de espacios.

La distribución y ocupación de espacios-hangares es casi total, con el agravante de que, debido a usos indebidos e incumplimientos a los términos de uso, se disparan órdenes de desalojo que hacen inestable el sistema de asignación de los espacios, con una alta taza de reasignaciones.

Los usos indebidos e incumplimientos a los términos de uso de los espacios-hangares otorgados en uso precario, posiblemente reflejan un marco regulatorio, incluido el tarifario, permeable, que induzca a la aventura en el uso de las instalaciones, generando incertidumbre que a la postre se evidencia en el uso indebido de las instalaciones y en incumplimientos con respecto al alcance de los permisos.

2. Riesgos por infraestructura envejecida.

Vinculado con el riesgo por saturación y uso de espacios, resulta evidente también que muchos de los permisionarios de espacios-hangares de uso en precario, no cuentan con los recursos financieros necesarios para sostener infraestructuras ya existentes que requieren de mantenimiento, permitiendo su acelerado desgaste, elevando el nivel de riesgo en materia de seguridad operacional y de la aviación, exponiendo a las instalaciones y usuarios a condiciones peligrosas con potenciales consecuencias negativas.

A esto se suma una obligada depreciación que representa una reducción del valor de las infraestructuras y una inevitable afectación contable-financiera.

3. Riesgos financieros.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Este riesgo vinculado a la depreciación también se encuentra fortalecido por la falta de actualización tarifaria.

4. Riesgos operacionales.

Derivados y consecuencia de un uso intensivo de las infraestructuras sin un adecuado programa de mantenimientos preventivos y correctivos que producen desgaste operativo.

vi. ***Necesidad real del plazo de concesión de hasta 10 años.***

El destino o uso aeronáutico que se dé a los hangares comprende actividades diversas remuneradas que suponen una mayor generación de valor al arrendatario, razón por lo que resulta necesario estudiar, en función del diseño de los aeródromos respecto a la ubicación de los espacios-hangares, los posibles diferentes contratos de arrendamiento, elemento que puede colaborar en la determinación de los diferentes plazos de concesión.

En este sentido, el aseguramiento de condiciones pactadas en un contrato por un plazo mayor de tiempo genera mayor valor que uno de corto plazo.

De acuerdo con lo indicado en la Actualización de Tarifas de Hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, cada espacio-hangar, según su ubicación, genera ventajas operativas o de seguridad con respecto a otros, de forma que, a partir de la segmentación por ubicación de estos, se ha calculado el valor por metro cuadrado y se ha considerado una tasa de capitalización base que es ajustada por la diferenciación de la ubicación, el uso y el plazo del contrato.

Con base en lo anterior, del estudio de actualización de tarifas de referencia se infiere que los ajustes por plazo inciden en los contratos de concesión de la siguiente manera:

- *Contratos ≤5 años: penalización del 3%–4%*
- *Contratos 5–10 años: penalización intermedia*
- *Contratos >10 años: mejor rendimiento para el arrendatario*

Esto implica que el plazo de concesión afecta directamente el costo del arrendatario, que los plazos cortos reducen la capacidad de recuperación de inversión privada y que los plazos largos permiten amortizar infraestructura "removible", con lo cual, un plazo de concesión de 10 años es el que representa el escenario más adaptable de cara a las disposiciones legales que imposibilitan plazos de concesión mayores a 10 que resultarían consistentes con los periodos de amortización de hangares y con las prácticas regionales aplicadas en El Salvador, Panamá, Guatemala con periodos largos), así como con la necesidad de incentivar inversión privada en infraestructura.

Se reitera que la base que soporta el presente estudio es el Informe de Actualización Tarifas de Hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, así como los elementos de orden financiera aplicados en la Metodología Tarifaria de espacios para hangares utilizada en el mismo estudio.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

vii. ***Proyección de demanda aeronáutica.***

Sobre la base del estudio de mercado que se en menciona en la Actualización de Tarifas de Hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, las tarifas por arrendamiento de espacios para hangares en países vecinos son superiores a las aplicadas en este, elemento de oportunidad que bajo la gestión correcta podría estimular la competitividad y potenciar el incremento de demanda de servicios aeronáuticos.

Del mismo estudio se desprende que la proyección visualiza una demanda creciente para uso de espacios-hangares, una mayor presión sobre bloques A y A1 en virtud de su ubicación y dimensiones, así como una necesidad de ampliación o redistribución de hangares.

viii. ***Uso del espacio concesionado.***

De la Actualización de Tarifas de Hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma Actualmente el aeropuerto se obtiene que:

"...cuenta con 95 espacios para uso de hangares, entre ellos se tienen dos tipos de espacios, aquellos con infraestructura propiedad del Estado y los que son solo terrenos sujetos a la construcción de infraestructura "removible" por parte de los arrendatarios.

En total se cuenta con 46,179.64 metros cuadrados disponibles para espacios de hangares, de los cuales actualmente 4,775 metros cuadrados son ocupados por la propia DGAC o por instituciones del Estado, por lo que no generan ingresos.

Para los espacios de hangares con infraestructura del Estado, se tiene una tarifa única por metro cuadrado de USD$2,70 y actualmente esta es cobrada a 20,815.64 metros cuadrados. Por otro lado, los espacios de hangares sin infraestructura tienen una tarifa única de USD$0,36 por metro cuadrado y es cobrada sobre 20,589 metros.

Dentro de estos espacios, se realizan diferentes actividades reguladas que pueden o no considerar negocios con generación de ingresos para los arrendatarios.

Estas tarifas fueron establecidas en 2008, en el caso de la tarifa de USD$0,36 esta tuvo su última actualización en 2012, sin embargo, la tarifa de USD$2,70 no ha sido actualizada desde su entrada en vigencia en 2008. En este sentido, es importante indicar que la inflación acumulada desde 2008 a la fecha asciende a un 55,2% por cambios en el Índice de Precios al Consumidor. Este cambio en el precio no ha sido considerado en la realidad de las tarifas..."

De la relación entre ocupación de los espacios-hangares y la necesidad de la actualización de tarifas es necesario referenciar la relevancia que marcan las tendencias económicas y los costos de servicios, variables que puede afectar la recuperación de inversiones, tomando relevante importancia el plazo.

En este sentido, la recuperación de inversión se refiere al tiempo que tarda una empresa en recuperar su inversión original, y esto puede influir en la determinación futura de tarifas justas, consecuentemente en una ocupación de espacios-hangares más estable y ordenada.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ix. ***Impacto técnico de un plazo menor a 10 años***

Considerando lo expuesto en el documento Actualización de Tarifas de Hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se ha calculado el valor por metro cuadrado del terreno disponible y se ha considerado una tasa de capitalización base que es ajustada por la diferenciación de la ubicación, el uso y el plazo del contrato.

Entre menor sea el plazo de concesión, será menor el atractivo para inversión privada, pues infraestructura "removible" requiere amortización mínima de 10 años, de igual manera serán mayores las tarifas por m² debido al porcentaje de rendimiento ajustado sobre el activo en uso.

Un menor plazo de concesión potencia el riesgo de desocupación por pérdida de competitividad.

C. Conclusiones generales.

1. *Los espacios-hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma cumplen un rol crítico para el desarrollo de la industria de la aviación en el país.*

2. *La infraestructura presente en los hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, evidencian desgaste y requiere inversión privada continua.*

3. *La demanda de espacios-hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma es creciente y con respecto a este crecimiento la capacidad del aeropuerto es limitada, situación que sugiere estabilidad a partir de concesiones más extensas que respondan a un modelo tarifario actualizado.*

4. *Los eventuales plazos de concesión previstos para los espacios-hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma deben estar acordes con una estrategia tarifaria que debe ser actualizada periódicamente para efectos de sostenibilidad.*

5. *El plazo concesional recomendado de conformidad con el estudio tarifario más reciente para la DGAC debe ser igual a 10 años.*

6. *Plazos de concesión menores a diez años, incentivan tarifas más altas y menor atractivo de inversión.*

7. *El estudio para actualización de tarifas es suficientemente robusto para respaldar que el plazo de concesión sugerido de 10 años es el idóneo para ubicar en un riesgo moderado cualquier inversión inicial y los respectivos costos operativos.*
8. *De igual manera, de la valoración efectuada al estudio de trato por parte de la Unidad de Recursos Financieros mediante oficio DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025 de fecha 12 de noviembre del 2025, que indica que la metodología utilizada para realizarlo es*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

sólida y técnicamente fundamentada para la actualización de tarifas de arrendamiento de hangares, basada en principios de eficiencia, equidad de mercado y sostenibilidad económica, se infiere que tanto las tarifas como el plazo propuesto, que coincide este último con el que desde un inicio ha sugerido el Departamento de Aeropuertos, respalda la razonabilidad en la recuperación de inversión y la viabilidad financiera del período solicitado.

9. *El estudio tarifario de trato expone ampliamente el comparativo de plazos cuyas consecuencias económicas, en caso de ser plazos menores al recomendado, incentivarán tarifas más altas y un menor atractivo de inversión, tal y como se referenció en la conclusión número 6.*

D. Recomendaciones Técnicas.

1. *Garantizar que el plazo de concesión de espacios-hangares sea de 10 años, esto justificado por criterios financieros (Raj), inversión en infraestructura y competitividad.*

2. *Aplicar la actualización de tarifas de inmediato en virtud de que existe un desfase de más de 10 años que evidentemente impacta en la clara definición de plazos de concesión.*

Habiéndose procedido con las correcciones, ampliaciones y estudios necesarios, se emite la justificación técnica, cumpliendo adecuadamente con la motivación del acto administrativo y el cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral 128 al 139 de la Ley General de la administración Pública y los requisitos previstos en el artículo 104 de la Ley General de la Contratación Pública".

v. Criterio de la Unidad de Asesoría Jurídica que justifica la aplicación de la excepción para la ampliación del plazo ordinario dispuesto en el numeral 104 de la Ley General de Contratación Pública.

En atención a la solicitud de justificación técnica para la aplicación de la excepcionalidad prevista en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, para ampliar el plazo de la contratación pública, denominada *"Concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)" a un plazo mayor 10 años,* la Unidad de Asesoría Jurídica considera lo siguiente:

El numeral 104 de la Ley General de Contratación Pública dispone, textualmente, lo siguiente:

"Artículo 104- Plazo
El plazo ordinario del contrato no podrá superar el término de cuatro años, considerando el plazo original y sus prórrogas.

En casos excepcionales, en atención a las particularidades del objeto contractual, o la modalidad de contratación en las que se requiera un mayor plazo para recuperar la inversión, podrá recurrirse a vigencias contractuales superiores a dicho plazo máximo. Para acordar un plazo mayor a cuatro años, desde la decisión inicial deberá estipularse la posibilidad de vigencias contractuales superiores, con indicación del plazo máximo para la contratación particular, previa resolución motivada suscrita por el jerarca en donde se consignen las razones de la necesidad de una vigencia mayor sustentada en los estudios técnicos, financieros

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

y jurídicos pertinentes suscritos por funcionarios competentes que así lo justifiquen. En cualquier caso, el plazo de la contratación no podrá superar los diez años. Queda a salvo lo establecido en el artículo 79 de la presente ley.

En el sistema digital unificado deberá constar un registro de los plazos de las contrataciones por Administración, en el que se generen alarmas del vencimiento de los contratos. En el sistema se visualizará, a la vez, el listado de prórrogas aplicadas por cada Administración. Dicha información deberá ser pública y cualquier interesado podrá acceder a ella".

(El subrayado es nuestro)

Ahora bien, el artículo 104 citado, regula el tiempo máximo de vigencia de los contratos administrativos y, simultáneamente, establece un régimen excepcional para permitir plazos mayores en situaciones muy específicas. La norma busca conciliar seguridad jurídica, eficiencia contractual y protección del interés público, evitando que los contratos se perpetúen en el tiempo o comprometan indebidamente a la Administración.

Como vemos, la norma señala que el plazo ordinario es de 4 años incluyendo prórrogas, lo que impide la permanencia prolongada e injustificada de un contratista, favorece la competencia periódica y asegura que la Administración pueda actualizar sus condiciones contractuales ante cambios tecnológicos, económicos o de necesidades institucionales.

No obstante, la norma prevé una excepción ya que reconoce que, en ciertos casos, el plazo de cuatro años puede ser insuficiente, por lo que habilita una excepción controlada que permite ampliar la vigencia contractual hasta un máximo de diez años, siempre y cuando concurren dos elementos esenciales como lo son las particularidades del objeto contractual, y /o las modalidades de contratación que demanden un plazo mayor para recuperar la inversión.

Esto significa que la excepcionalidad de la norma no es discrecional, sino que debe derivarse de la naturaleza técnica del servicio, bien u obra, la magnitud de la inversión, el tiempo requerido para que el contratista recupere sus costos y requerimientos operativos complejos (p. ej., infraestructura tecnológica, proyectos especiales, servicios continuos de larga instalación, etc.), ya que no basta con que sea conveniente un plazo mayor, sino que el mismo debe ser objetivamente necesario.

En sentido de lo anterior, la Administración solo puede apartarse del plazo ordinario si desde la decisión inicial se establece que el contrato podrá tener vigencia superior a cuatro años, cumplimiento la ampliación del plazo por excepción y con los requisitos obligatorios que dispone la norma de referencia (104 de la Ley General de Contratación Pública)

Tales requisitos que señala el numeral 104 mencionado, corresponden a la resolución motivada del jerarca, en la que se demuestran las razones objetivas para usar la excepción, se acredite la necesidad real de una vigencia mayor y se fundamente en el interés público; asimismo, se debe contar con el sustento técnico que demuestren la complejidad o duración requerida, financiero que acrediten que la inversión solo se recupera con un plazo mayor y jurídico que valide la legalidad y razonabilidad de la ampliación.

En conclusión, el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública establece que la regla general es un plazo máximo de cuatro años y solo en condiciones excepcionales, justificadas técnica y financieramente, puede ampliarse la vigencia *hasta diez años*. Para que la excepción sea válida, debe decidirse desde el inicio del

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

procedimiento, acompañarse de una resolución motivada del jerarca y sustentarse en estudios especializados que demuestren que el objeto contractual o la magnitud de la inversión requieren una duración mayor.

Lo anterior, así ha sido dispuesto por la Contraloría General de la República en diversas resoluciones administrativas, entre ellas, la dispuesta dentro del Procedimiento: 2024LY-000003-0001101142, REACTIVOS PARA LA DETECCIÓN DE ANTÍGENOS Y ANTICUERPOS CONTRA AGENTES INFECCIOSOS, resolución número R-DCP-SICOP-00494-2024 de las 14:05 horas de 9 de abril de 2024, en la que señaló lo siguiente:

> *"**Sobre la vigencia o período a contratar. Criterio de la División:** El pliego de condiciones en la cláusula 7. Condiciones de contrato, de la pantalla Ingreso del pliego de condiciones, establece: "**Vigencia del contrato** 48 Meses (sic) **Prórroga** 48 Meses". Ahora bien, el objetante en su alegato refiere al numeral 104 de la Ley General de Contratación Pública (LGCP), y requiere: "(...) se le debe exigir a la Administración que corrija el plazo máximo posible de vigencia del contrato, y que en caso de que se desee extender el plazo más allá de 48 meses, que se proceda a dictar la resolución motivada que exige la ley para esos efectos". En este sentido, se tiene que el artículo104 del RLGCP, en lo pertinente, dispone: "El plazo ordinario del contrato no podrá superar el término de cuatro años, considerando el plazo original y sus prórrogas. /En casos excepcionales, en atención a las particularidades del objeto contractual, o la modalidad de contratación en las que se requiera un mayor plazo para recuperar la inversión, podrá recurrirse a vigencias contractuales superiores a dicho plazo máximo. **Para acordar un plazo mayor a cuatro años, desde la decisión inicial deberá estipularse la posibilidad de vigencias contractuales superiores, con indicación del plazo máximo para la contratación particular, previa resolución motivada suscrita por el jerarca en donde se consignen las razones de la necesidad de una vigencia mayor sustentada en los estudios técnicos, financieros y jurídicos pertinentes suscritos por funcionarios competentes que así lo justifiquen.** En cualquier caso, el plazo de la contratación no podrá superar los diez años. Queda a salvo lo establecido en el artículo 79 de la presente ley" (negrita agregada). Por su parte, la Administración al atender la audiencia especial expone: "(...) no lleva razón el recurrente al indicar que no se aprecia en el expediente electrónico del concurso en mención, la resolución según lo establecido en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública para vigencias mayores, puesto que, esta administración en apego a lo preceptuado del artículo en mención, mediante resolución administrativa GL-DABS-0173-2024 consignó cada una de las razones que sustenta la necesidad de la vigencia por un periodo de 48 meses (cuatro años) con posibilidad de prórroga de un periodo de 48 meses (cuatro años) bajo la modalidad de prueba efectiva. para la adquisición de "REACTIVOS PARA LA DETECCIÓN DE ANTÍGENOS Y ANTICUERPOS CONTRA AGENTES Código institucional: 2-88-74-0213. / La anterior resolución se encuentra visible en el siguiente enlace de la plataforma del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) https://www.sicop.go.cr/moduloPcont/pcont/ctract/es/CE_SCJ_GSQ003_C.jsp?isPopup=Y&contract_req_no=SC202312001145". Ante ello, debe indicarse que una vez realizada la verificación respectiva, se observa que en el apartado "Información de solicitud de contratación", propiamente en el número de solicitud de contratación No. 0062023114200684, consta el referido oficio No. GL-DABS-0173- 2024, identificado como" GL-DABS-0173-2024 Resolución motivada art. 104 plazo y prórrogas al contrato superiores. Sangre Segura (1)"; documento respecto del cual el recurrente no realiza referencia alguna al formular su alegato. En otras palabras, el argumento del recurrente se limita a señalar la*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

inexistencia de acto administrativo motivado por parte de la Administración que justifique la necesidad de un plazo mayor a los 48 meses, siendo que ello es incorrecto, por cuanto como fue indicado, consta en el respectivo expediente, la resolución GL-DABS-0173-2024 antes citada, documento que no es cuestionado por el objetante, visto que su planteamiento se limita a señalar su inexistencia. En vista de lo que viene dicho se declara ***sin lugar*** *el recurso incoado en el presente extremo.* ***Consideración de oficio:*** *No obstante lo expuesto, se le hace ver a la Administración, que el artículo104 de la LGCP si bien establece la posibilidad para la licitante, de definir un plazo contractual que supere el límite de cuatro años definido por la misma norma, ello debe estar precedido de los estudios técnicos, financieros y jurídicos pertinentes, y además, emitir un acto motivado suscrito por el jerarca institucional, plazo cuya extensión deberá estar justificado en razón de las particularidades del objeto contractual, o bien que en atención a la modalidad, se requiera de un mayor plazo para recuperar la inversión. Esta disposición se le hace ver a la Administración, con la finalidad que revise el acto definido en el oficio No. GL-DABS-0173 y verifique el cumplimiento bajo su responsabilidad de cada uno de los recaudos establecidos en el referido artículo 104 del RLGCP. Debiendo incorporar en caso de no existir en el expediente, los estudios a los que hace referencia la norma y que servirán de motivación para el acto que justifique el plazo. Al igual que verificar que su emisión sea por el jerarca institucional".*

De la resolución analizada por la Contraloría General de la República, esta logró comprobar que la Administración sí cumplió con la obligación de emitir una resolución motivada que justifica la ampliación del plazo contractual conforme al artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública. Sin embargo, para la emisión del presente criterio legal, es importante señalar que el órgano resolutor **recordó a la Administración que la validez de una vigencia contractual superior a cuatro años exige no solo la emisión formal del acto motivado, sino también, la existencia y adecuada incorporación al expediente de los estudios técnicos, jurídicos y financieros que respalden la necesidad del plazo excepcional**.

En consecuencia, aunque el recurso se declaró sin lugar, la Administración debe revisar, completar y verificar la integración de todos los requisitos exigidos por el artículo 104 citado reiteradamente, garantizando así la correcta fundamentación del plazo ampliado bajo su responsabilidad institucional.

Asimismo, dentro del Procedimiento: 2024LY-000027-0001101142, MODELO SOLUCIÓN INTEGRAL PARA ADQUISCIÓN DE INSUMOS POR CONSIGNACIÓN PARA TERAPIA ENDOVASCULAR, resolución número R-DCP-SICOP-01504-2024 de las 14:58 horas de 27 de setiembre de 2024, el Órgano Contralor señaló lo siguiente:

"(...)

2) Vigencia del contrato. Criterio de la División: *en la pantalla del expediente denominada "Ingreso del pliego de condiciones" se indica lo siguiente: "Vigencia del contrato 24 Meses / Prórroga 72 Meses". Además, en el punto 7.1 del documento denominado "Pliego de Condiciones TERAPIA ENDOVASCULAR" se indica lo siguiente: "7.1 Vigencia del contrato / El contrato o contratos que se originen de esta contratación tendrán una vigencia de un 24 meses prorrogable facultativamente para la administración por tres periodos iguales adicionales, para un máximo de ocho años (96 meses). / Dicho plazo se amplía en lo acostumbrado, fundamentado en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, mismo que indica lo siguiente: [...] / Todo ello, para mejor protección del derecho a la salud*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

*y de solventar la necesidad imperante de contar con el servicio integral en enfermedades complejas, tal y como se dispone en resolución adjunta a este pliego de condiciones." La empresa objetante cuestiona el plazo de vigencia del contrato, ya que considera que un plazo de ocho años es excesivamente extenso para un sector que depende de la constante evolución tecnológica. Considera que sería más beneficioso para la CCSS y para los pacientes contar con un modelo de contratación que permita mayor flexibilidad para adaptarse a los avances del sector y mantener la eficiencia en el gasto público. Por tanto, solicita que se establezca cómo la CCSS enfrentará dichas situaciones, o bien se realicen las modificaciones pertinentes. Al respecto, debe tenerse presente que el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública regula el plazo de vigencia de los contratos en los siguientes términos: "**ARTÍCULO 104- Plazo** / El plazo ordinario del contrato no podrá superar el término de cuatro años, considerando el plazo original y sus prórrogas. / En casos excepcionales, en atención a las particularidades del objeto contractual, o la modalidad de contratación en las que se requiera un mayor plazo para recuperar la inversión, podrá recurrirse a vigencias contractuales superiores a dicho plazo máximo. Para acordar un plazo mayor a cuatro años, desde la decisión inicial deberá estipularse la posibilidad de vigencias contractuales superiores, con indicación del plazo máximo para la contratación particular, previa resolución motivada suscrita por el jerarca en donde se consignen las razones de la necesidad de una vigencia mayor sustentada en los estudios técnicos, financieros y jurídicos pertinentes suscritos por funcionarios competentes que así lo justifiquen. En cualquier caso, el plazo de la contratación no podrá superar los diez años. Queda a salvo lo establecido en el artículo 79 de la presente ley." (el destacado es del original). Como puede observarse, la ley dispone que el plazo ordinario de los contratos no puede superar el plazo de cuatro años, considerando el plazo original y sus prórrogas, y solamente en casos excepcionales la Administración puede establecer plazos contractuales superiores a los cuatro años. Sin embargo, para ello, la Administración debe emitir una resolución motivada la cual debe cumplir con los siguientes requisitos: a) debe ser suscrita por el jerarca, b) en la resolución se deben consignar las razones de la necesidad de una vigencia mayor, c) la resolución debe estar sustentada en los estudios técnicos, financieros y jurídicos pertinentes suscritos por funcionarios competentes que así lo justifiquen. Ahora bien, en el caso bajo análisis se observa que la Administración estableció un plazo de vigencia del contrato de 24 meses prorrogables por tres períodos iguales adicionales, para un máximo de 8 años, y como respaldo de la decisión tomada remite a la "resolución adjunta a este pliego de condiciones". Adicionalmente, en la pantalla del expediente del concurso denominada "Solicitud de contratación", punto 5 denominado "Archivo adjunto" se incluyeron los documentos: a) Oficio DABS-AGM-5084-2024 del 18 de julio de 2024, suscrito por Anthony Umaña Solís en su condición de Jefe a.i Insumos Médicos y por Johanna Sandí López en su condición de Administradora General de Contrato, b) Resolución Administrativa GL-DABS-0970-2024 suscrita por Gabriela Arias Soto en su condición de Directora a.i de la Dirección de Aprovisionamiento de Bienes y Servicios de la CCSS. Sin embargo, es criterio de este órgano contralor que dichos oficios no contienen justificaciones válidas para establecer en este caso un plazo de vigencia mayor a 4 años, por las siguientes razones: a) El Oficio DABS-AGM-5084-2024 del 18 de julio de 2024 indica como asunto lo siguiente: "ASUNTO: CRITERIOADMINISTRATIVO APLIACIÓN (sic) ARTÍCULO 104 DE LA LEY GENERAL DE COTNRATACIÓN (sic) PÚBLICA MODELO INTEGRADO DESOLUCIÓN PARA ADQUISCIÓN DE INSUMOS POR CONSIGNACIÓN PARA TERAPIA ENDOVASCULAR", y en su contenido hace referencia los siguientes aspectos: la necesidad institucional, el impacto en el servicio de salud, la optimización de*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

recursos, la complejidad y especialización, y los principios de contratación administrativa, y en este sentido se menciona el mejoramiento de la prestación de los servicios de salud, la continuidad en la atención integral ofrecida a los pacientes, la continuidad de los diagnósticos y tratamientos adecuados para los pacientes con las patologías descritas, la satisfacción del interés público e institucional, mejorar la calidad de vida de los pacientes, la disminución de los tiempos de estancia hospitalaria, la calidad y continuidad del servicio, sin embargo dichas justificaciones son de orden general que resultan aplicables a todas las compras de insumos e implementos médicos que realice la CCSS, y no únicamente a este objeto contractual, por lo tanto no son justificaciones válidas para establecer un plazo de vigencia del contrato mayor a los 4 años, ya que no acreditan que en este caso exista una situación excepcional, como lo establece el artículo 104 de la ley citado anteriormente. En dicho oficio también se mencionan como justificación los principios de igualdad y libre concurrencia, sin embargo, dichos principios más bien resultan aplicables a plazo de vigencia cortos los cuales permiten a la Administración realizar en forma periódica nuevos concursos para la adquisición de los bienes y servicios, garantizando así un trato de igualdad y la libre concurrencia entre todos los potenciales oferentes. De esta manera, se concluye que ninguna delas justificaciones contenidas en dicho oficio explican ni acreditan los motivos por los cuales en este caso se requiere un plazo de vigencia mayor a 4 años. b) La resolución administrativa GL-DABS-0970-2024 indica en su encabezado lo siguiente: "AUTORIZACIÓN APLICACIÓNDEL ARTÍCULO 104 DE LA LEY GENERAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA. VIGENCIA CONTRACTUAL SUPERIOR. / Caja Costarricense de Seguro Social, Gerencia de Logística, Dirección de Aprovisionamiento de Bienes y Servicios, en la fecha y hora consignada en la firma digital del presente documento y de conformidad con el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, se emite la presente resolución motivada con el objetivo de consignar las razones de la necesidad de una vigencia de 8 años para la adquisición de INSUMOS PARA USO DE TERAPIA".

En el caso analizado, el órgano contralor determinó que, aunque la Administración estableció un plazo contractual de hasta ocho años, amparado en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, las justificaciones aportadas no cumplen con los requisitos legales para validar una vigencia excepcional superior a cuatro años.

En particular, los documentos incorporados al expediente no demuestran la existencia de circunstancias técnicas, financieras o jurídicas específicas que hagan necesario un plazo ampliado, pues las razones invocadas son genéricas y aplicables a cualquier contratación de insumos médicos, lo cual resulta insuficiente según el estándar de excepcionalidad exigido por la ley.

Por ello, el órgano contralor concluyó que la Administración no acreditó debidamente la procedencia del plazo extraordinario, reiterando que toda ampliación debe sustentarse en estudios formales, motivación concreta y acto emitido por el jerarca que demuestre objetivamente la necesidad de extender la vigencia contractual más allá del plazo ordinario.

Ahora bien, según el análisis de la legislación y la jurisprudencia administrativa citada; conforme a los requisitos establecidos en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, con el fin de justificar la procedencia de la excepcionalidad prevista en dicho numeral para ampliar el plazo de la contratación pública denominada ***"Concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)"***, corresponde valorar si la decisión inicial de esta contratación puede fijarse con una vigencia superior al plazo

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ordinario. En atención a lo anterior, conforme a lo dispuesto por el ordenamiento jurídico, la Unidad de Asesoría Jurídica procede a exponer lo siguiente:

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; así como, en otros aeropuertos del país, 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, conforme lo dispone el numeral 4 de la Ley General de la Administración Pública, en cuanto a garantizar la correcta eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios públicos.

Actualmente, los espacios dentro de estos aeropuertos 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.

Po lo que a partir de la información contenida en el informe final *"Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma"* y de la aprobación otorgada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la sesión ordinaria 63-2025 de 18 de noviembre de 2025, se evidenció la **necesidad objetiva y urgente de actualizar las tarifas aplicables a los espacios de hangares** del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Los datos analizados demuestran que las tarifas actualmente vigentes —USD $2,70 por m² para espacios con infraestructura estatal y USD $0,36 por m² para espacios sin infraestructura— no reflejan las condiciones económicas reales, pues algunas no han sido revisadas desde 2008 y otras desde 2012, pese a que la inflación acumulada desde 2008 supera el 55,2 %. Esta desactualización ha generado una distorsión significativa entre el valor económico real de los espacios y los ingresos percibidos por la Administración, afectando la sostenibilidad financiera del aeropuerto y limitando su capacidad de inversión y mantenimiento.

Asimismo, se constata que el aeropuerto dispone de 46.179,64 m² destinados a hangares, de los cuales una parte relevante se encuentra ocupada por la propia Dirección General de Aviación Civil, u otras instituciones públicas,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

no generando ingresos. Esta situación, sumada a la diversidad de actividades desarrolladas por los arrendatarios y a la existencia de tarifas que no incorporan la variación del costo de vida, ni la dinámica del mercado aeronáutico, refuerza la necesidad de realizar una actualización tarifaria que responda al principio de razonabilidad económica y al adecuado aprovechamiento del dominio público.

En el informe final *"Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma"* capitulo 2) apartado 2.2.3. ***Sobre la Naturaleza de Competencia,*** se señala lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Como se indica más arriba, al estar estos espacios dentro de un aeropuerto donde se tienen licencias para realizar actividades muy específicas, y al tenerse una cantidad determinada de espacios exclusivos (poca o limitada oferta) los espacios son más valiosos y podrían estar sujetos a procesos licitatorios abiertos donde exista el elemento de competitividad entre los potenciales arrendatarios".*

Por su parte, en el *"Capítulo 3. Metodología Tarifaria para espacio de Hangares"* del informe de referencia (pág. 15) se señala lo siguiente:

> *"Las tarifas por espacios para Hangares se calcularán de acuerdo con esta metodología considerando al menos los siguientes criterios:*
>
> *Se deberán recuperar los costos de mantenimiento y de administración que son asignables y dedicados al manejo de los espacios de hangares por parte de la DGAC.*
> *Cuando proceda, según el tipo de tarifa, se deberá recuperar el costo de la infraestructura específica propiedad del Estado, que repose o pueda reposar sobre los espacios asignados para Hangares.*
>
> *Se deberá recuperar el costo de la infraestructura de uso común para el acceso y disfrute de la zona de hangares y cuya recuperación no se incluya en ninguna otra tarifa del aeropuerto.*
>
> *Se deberá propiciar la competitividad y considerar las mejores prácticas aeroportuarias y de manejo inmobiliario para el cobro de estos espacios".*

A partir de los elementos expuestos en el informe final *"Actualización de Tarifas de Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma";* particularmente, lo señalado en el apartado 2.2.3, sobre la naturaleza de competencia y en la metodología tarifaria del capítulo 3, se evidencia que la operación y administración de los espacios de hangares implica costos significativos y permanentes para la Dirección General de Aviacion Civil, tanto en mantenimiento, infraestructura propia del Estado, infraestructura de uso común y supervisión administrativa.

Dado que la oferta de espacios es limitada y su asignación se enmarca en un entorno regulado, especializado y competitivo, la determinación de tarifas que permitan recuperar dichos costos exige una estructura contractual que proporcione estabilidad suficiente para garantizar esa recuperación en términos reales.

En contexto con lo anterior, mediante el oficio número DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025 citado, la Unidad de Recursos Financieros, en atención al análisis presentado sobre el informe final *"Actualización de Tarifas de*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Hangares y Lotes del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma", concluyó que el estudio demostraba un **marco técnico y financiero sólido** para la actualización de las tarifas de arrendamiento de hangares.

Por su parte, por medio del oficio técnico número DGAC-DA-OF-0430-2025 citado, el Departamento de Aeropuertos **concluyó y recomendó** lo siguiente:

"(...)

C. Conclusiones generales.

1. Los espacios-hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma cumplen un rol crítico para el desarrollo de la industria de la aviación en el país.
2. La infraestructura presente en los hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, evidencian desgaste y requiere inversión privada continua.
3. La demanda de espacios-hangares para uso de actividades aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma es creciente y con respecto a este crecimiento la capacidad del aeropuerto es limitada, situación que sugiere estabilidad a partir de concesiones más extensas que respondan a un modelo tarifario actualizado.
4. Los eventuales plazos de concesión previstos para los espacios-hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma deben estar acordes con una estrategia tarifaria que debe ser actualizada periódicamente para efectos de sostenibilidad.
5. El plazo concesional recomendado de conformidad con el estudio tarifario más reciente para la DGAC debe ser igual a 10 años.
6. Plazos de concesión menores a diez años, incentivan tarifas más altas y menor atractivo de inversión.
7. El estudio para actualización de tarifas es suficientemente robusto para respaldar que el plazo de concesión sugerido de 10 años es el idóneo para ubicar en un riesgo moderado cualquier inversión inicial y los respectivos costos operativos.
8. De igual manera, de la valoración efectuada al estudio de trato por parte de la Unidad de Recursos Financieros mediante oficio DGAC-DFA-RF-TES-OF-0563-2025 de fecha 12 de noviembre del 2025, que indica que la metodología utilizada para realizarlo es sólida y técnicamente fundamentada para la actualización de tarifas de arrendamiento de hangares, basada en principios de eficiencia, equidad de mercado y sostenibilidad económica, se infiere que tanto las tarifas como el plazo propuesto, que coincide este último con el que desde un inicio ha sugerido el Departamento de Aeropuertos, respalda la razonabilidad en la recuperación de inversión y la viabilidad financiera del período solicitado.
9. El estudio tarifario de trato expone ampliamente el comparativo de plazos cuyas consecuencias económicas, en caso de ser plazos menores al recomendado, incentivarán tarifas más altas y un menor atractivo de inversión, tal y como se referenció en la conclusión número 6.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

D. Recomendaciones Técnicas.

1. Garantizar que el plazo de concesión de espacios-hangares sea de 10 años, esto justificado por criterios financieros (Raj), inversión en infraestructura y competitividad.

2. Aplicar la actualización de tarifas de inmediato en virtud de que existe un desfase de más de 10 años que evidentemente impacta en la clara definición de plazos de concesión.

Habiéndose procedido con las correcciones, ampliaciones y estudios necesarios, se emite la justificación técnica, cumpliendo adecuadamente con la motivación del acto administrativo y el cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral 128 al 139 de la Ley General de la administración Pública y los requisitos previstos en el artículo 104 de la Ley General de la Contratación Pública.

(...)".

Por todo lo anterior, se puede afirmar que los informes son técnica y financieramente consistentes, garantizando la autosostenibilidad, competitividad y eficiencia en la gestión de los espacios aeroportuarios del Estado.

Es por lo que, conforme al artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, el plazo ordinario de los contratos no puede exceder de cuatro años, salvo en casos excepcionales, cuando la naturaleza del objeto contractual o la modalidad de contratación requiera un plazo mayor para recuperar la inversión.

La norma establece que cualquier extensión debe ser prevista desde la decisión inicial, mediante resolución motivada del jerarca, sustentada en estudios técnicos, financieros y jurídicos que justifiquen objetivamente, la necesidad de un plazo mayor, con un límite absoluto de diez años.

En el presente caso, los informes técnicos y financieros elaborados por The Project International Group, la Unidad de Recursos Financieros y el Departamento de Aeropuertos, así como, el presente criterio legal, evidencian lo siguiente:

1. Las tarifas vigentes de los espacios-hangares están desactualizadas desde 2008 y 2012, lo que genera un desfase económico significativo y afecta la recuperación de costos y la sostenibilidad financiera de la Dirección General de Aviación Civil.
2. La operación de los espacios implica costos permanentes de mantenimiento, infraestructura propia del Estado y de uso común, y supervisión administrativa.
3. La oferta de espacios es limitada y altamente competitiva, por lo que un plazo menor al recomendado dificultaría la inversión privada y comprometería la eficiencia de la concesión.
4. Los estudios tarifarios respaldan que un plazo de 10 años permite ubicar en un riesgo moderado la inversión inicial, asegurar la recuperación de los costos operativos y fomentar la competitividad, evitando incrementos injustificados en las tarifas y garantizando la viabilidad financiera del proyecto.
5. La metodología empleada para la actualización tarifaria es sólida, técnica y financieramente consistente, cumpliendo con criterios de eficiencia, equidad de mercado y sostenibilidad económica.

En este sentido, la posibilidad de establecer plazos contractuales superiores al ordinario, conforme a la excepcionalidad prevista en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, se vuelve no solo pertinente sino necesaria. La naturaleza especializada de los espacios, la inversión asociada a la infraestructura

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

estatal y común, y la obligación de asegurar tarifas alineadas con buenas prácticas aeroportuarias, y la necesidad institucional por falta de espacios hacen indispensable contar con una vigencia contractual que permita amortizar de forma efectiva los costos señalados en el informe y asegurar la sostenibilidad financiera del aeropuerto. Un plazo insuficiente obstaculizaría la recuperación de costos, afectaría la competitividad en la asignación de espacios y comprometería la adecuada administración del dominio público aeroportuario.

En abono de lo anterior, es pertinente señalar que la licitación para la concesión de instalaciones públicas, prevista en el numeral 83 de la Ley General de Contratación Pública, se encuentra orientada a la prestación de servicios aeronáuticos complementarios.

En materia aeronáutica, estos servicios complementarios corresponden a aquellos brindados por operadores que cuenten con un certificado de explotación (CE) y un Certificado de Operador Aéreo (COA), los cuales son necesarios para prestar servicios complementarios en los aeropuertos nacionales e internacionales. Lo anterior se encuentra regulado en la Ley General de Aviación Civil.

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

Por su parte, el artículo 144 del mismo cuerpo normativo, establece que los certificados de explotación se otorgarán por un **plazo máximo de quince años**, contados a partir de su expedición; además, serán renovables por períodos iguales. Asimismo, la norma señala que el certificado operativo tendrá una duración igual a la del certificado de explotación y acreditará que el operador dispone de la organización adecuada, los métodos de control, la supervisión de las operaciones, y los programas de instrucción y mantenimiento acordes con la naturaleza y amplitud de las especificaciones de operación.

En virtud de lo expuesto, tomando en consideración los análisis técnicos y financieros realizados, así como, el plazo de vigencia de los certificados de explotación, regulado en la Ley General de Aviación Civil, se concluye que no resulta prudente otorgar una concesión de instalaciones públicas, por un plazo menor al requerido por la propia actividad aeronáutica para garantizar la recuperación de la inversión. Es decir, financieramente, sería difícil la recuperación de la inversión en un plazo máximo de cuatro años.

Lo anterior cobra especial relevancia si se observa que los certificados de explotación establecidos en los artículos 143 y 144 de la Ley General de Aviación Civil tienen una vigencia de hasta quince años, renovables por períodos iguales. Este plazo no es arbitrario, sino que responde a la necesidad de asegurar que el operador cuente con estabilidad operacional, financiera y organizativa suficiente para sostener la prestación de los servicios complementarios y la ejecución de las obligaciones técnicas que tales certificaciones exigen.

En contraposición, el plazo previsto en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, para las concesiones de instalaciones públicas —que puede resultar sensiblemente menor— no se ajusta a la realidad económica y operativa del sector aeronáutico, en tanto las inversiones requeridas para operar hangares y servicios complementarios son intensivas, largo plazo y con alta carga en infraestructura, equipos especializados, personal técnico certificado y programas permanentes de mantenimiento y seguridad operacional.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

La recuperación de la inversión difícilmente podría lograrse en plazos inferiores a los que normalmente comprende la vigencia de los certificados aeronáuticos, pues ello colocaría al operador en situación de riesgo económico, desincentivaría la participación en el proceso licitatorio y podría incluso comprometer la ***continuidad*** y ***calidad del servicio***.

La lógica de la regulación aeronáutica exige estabilidad temporal, debido a que la idoneidad técnica y operativa del concesionario debe mantenerse de forma continua durante toda la prestación del servicio; por tanto, un plazo concesional corto sería contradictorio con la propia exigencia legal de contar con operadores certificados para períodos amplios.

En consecuencia, no resulta coherente, ni jurídicamente recomendable, establecer una concesión bajo un plazo inferior al que rige para los certificados de explotación, ya que ello generaría una evidente desarmonía normativa y debilitaría la viabilidad técnica, económica y operativa de la concesión misma. Por tal motivo, el plazo señalado en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública no se considera adecuado, siendo necesario un plazo mayor que permita a los operadores amortizar sus inversiones, garantizar la sostenibilidad del servicio y cumplir las obligaciones derivadas de sus certificados aeronáuticos.

En virtud de lo anterior, se cumple con los requisitos legales del artículo 104, al existir una justificación objetiva basada en estudios técnicos, financieros y jurídicos; hay una previsión de la vigencia ampliada desde la decisión inicial de la contratación, existe suficiente motivación para sustentar el interés público y garantizar la sostenibilidad financiera, y con ello se respeta el máximo legal permitido por el ordenamiento jurídico.

Por tanto, jurídicamente es procedente ampliar el plazo de la contratación de la concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a 10 años, asegurando la recuperación de la inversión, la competitividad de la licitación, la sostenibilidad económica y el cumplimiento del interés público, como fin primordial y razón de ser institucional y en cumplimiento de la disposición legal.

POR TANTO,

EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
RESUELVE:

1.Con base en la excepcionalidad prevista en el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública, se recomienda ampliar el plazo a 10 años de la contratación de la concesión de espacios y hangares del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con el fin de garantizar la recuperación adecuada de la inversión realizada por los concesionarios, la competitividad del proceso de licitación, fomentando la participación de interesados en condiciones equitativas; la sostenibilidad económica del aeropuerto y de los espacios concesionados y a concesionar y el resguardo y cumplimiento del interés público, asegurando la correcta administración de los recursos estatales y la eficiencia en la prestación de los servicios aeronáuticos.

2.Notifíquese a los señores Ivannia Ortiz Ramírez, jefa interina, Debby Beer Rojas, encargada de espacios y Leonardo Calvo Vega, Gestión de Aeropuertos, todos del Departamento de Aeropuertos, al señor Mauricio Rodríguez Fallas, de la Unidad de Asesoría jurídica y al señor Olman Duran Arias, de la Proveeduría Institucional.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil