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

ACTA No. 16-2025

Acta número dieciséis de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecinueve horas con catorce minutos del veinticinco de marzo del dos mil veinticinco, de manera presencial en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil y virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams, 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 Mauricio Campos Carrión (Casa de habitación en Rohrmoser), el señor Edgar Zamora Muñoz, el señor José Fadrique Rosales Salas y la señora Danielle Jenkins Bolaños (Casa de Habitación en Atenas), directores de este Consejo; así como de los señores, Marcos Castillo Masis, director general, Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil, Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC y las señoras Sofía Hidalgo Mora y Adacdisa Santamaria Rodríguez de la Secretaría de Actas.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 16-2025, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 16-2025.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 15-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 20 de marzo del 2025.

El señor Efraím Zeledón se abstiene de votar esta acta debido a que no estuvo presente en la sesión a la que corresponde esta.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 15-2025, del 20 de marzo del 2025.

III.-AUDIENCIA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce presentación realizada por los señores Juan Belliard y Álvaro Arguedas de AERIS Holding Costa Rica, relacionado con el estudio denominado "*Análisis de Requerimientos y Eficiencia Operadores de Servicio en Tierra*".

Sobre el particular, **SE ACUERDA**:

- Dar por recibida la presentación realizada por AERIS Holding Costa Rica.

- Trasladar esta presentación y estudio a la Dirección General en adición al acuerdo CETAC-AC-2025-0270, ya emitido sobre este tema. **ACUERDO FIRME**

IV.-CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO CUARTO

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.

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

ARTÍCULO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0313-2025, del 13 de enero del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-DA-IA-OF-037-2025, con fecha del 13 de enero del 2025, suscrito por el señor Carlos Rojas Molina, encargado del Proceso de Planificación Aeroportuaria, Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el Plan de implementación de obras de infraestructura aeroportuaria, todo esto en relación con el seguimiento y articulación del Plan de Desarrollo Aeroportuario y Regional de Costa Rica, elaborado por la empresa ALG Transport & infraestructure en el año 2023.

La señora Nidia Cordero propone que se traslade al señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para su análisis y recomendación, y de considerarlo oportuno conforme lo expone el informe, lo haga saber al Consejo Técnico para que la Dirección General lo implemente.

Sobre el particular, SE ACUERDA: Trasladar al Ministro de Obras Públicas y Transportes el Plan de implementación de obras de infraestructura aeroportuaria, para su análisis y recomendación, y de considerarlo oportuno conforme lo expone el informe, lo haga saber al Consejo Técnico para que la Dirección General lo implemente. **ACUERDO FIRME**

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

ACTA No. 16-2025

B. UNIDAD DE PRENSA

ARTÍCULO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0567-2025, del 20 de marzo del 2025, presenta para el conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio No DGAC-DG-OF-0483-2025 del 10 de marzo del 2025 suscrito por la señora Valerie Madrigal Martínez, periodista de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el cual presenta el plan de trabajo de la Unidad de Prensa.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0567-2025, de la Subdirección General y DGAC-DG-OF-0483-2025, de la Unidad de Presa.

1.- Dar por conocido el Plan de Trabajo DGAC-DG-OF-0483-2025.

2.- Aprobar el Plan de Trabajo de Presa de la DGAC.

3.- Comunicar a la unidad de Planificación Institucional y a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos la aprobación de este plan de trabajo para lo que corresponda. **ACUERDO FIRME**

C. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0466-2025, del 17 de marzo 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-0203-2025, del 06 de marzo del 2025, suscrito por los señores Diego Andrés Vindas Romero asesor jurídico y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe sobre la situación de la gestión de reunión y rectificación de medidas en disminución de las fincas descritas en el plano catastral número A-21940-2024, ubicadas en el sector norte del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, según lo solicitado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en sesión ordinaria número 38-2024 de 30 de julio de 2024, comunicada a esta Asesoría Jurídica mediante oficio número CETAC-AC-2024-0915 de 7 de agosto de 2024.

El señor Fadrique Rosales indica con respecto a la recomendación número 3, quisiera consultar si aparte de trasladarle al MOPT este tema, sería recomendable después de unificar las fincas, ponerlas a nombre del CETAC o si no es necesario.

El señor Fadrique Rosales indica que el señor Mauricio Rodríguez señala que dentro del proceso que se indica en el informe, ya está contemplada esta acción.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1.- Que el Consejo Técnico de Aviación Civil y esta Asesoría Jurídica no pueden continuar gestionando la reunión y rectificación de medidas en disminución de las fincas contenidas en el plano catastral número A-21940-2024 ante la Notaría del Estado, debido a la imposibilidad de certificar que los bienes se encuentran bajo patrimonio y administración de la Dirección General de Aviación Civil.

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

ACTA No. 16-2025

2.- Estando las fincas 115279-000, 113443-000, 108265-000, 141922-000, 112737 y 146763, todas de la provincia de Alajuela, dentro del patrimonio y administración del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se deberá trasladar a esta cartera ministerial la gestión de reunión y rectificación de medida en disminución de las fincas contenidas en el plano catastral número A-21940-2024, para la valoración y atención del trámite requerido por el gestor interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

3.- Deberá ser el señor ministro, Efraím Zeledón Leiva, en condición de máximo jerarca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, quien, mediante una resolución motivada, emita la autorización para la utilización de estos bienes en la construcción del hotel en el sector norte del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y la gestión de reunión y rectificación de medida en disminución de los predios ubicados en el plano catastral número A-21940-2024.

4.- De previo a trasladar la gestión de la reunión de fincas del plano catastrado número A-21940-2024 al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para el trámite ante la Notaría de Estado; procédase la remisión del referido informe al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS, para su conocimiento, valoración y el trámite que resulte pertinente para la atención de dicho tema. Informe que deberá presentar en un plazo de un mes contados a partir de la notificación del acuerdo, que incluya las acciones que correspondan dentro de ese trámite." **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO OCTAVO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0523-2025, del 19 de marzo 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-0245-2025, del 14 de marzo del 2025, suscrito por la señora Tania Avendaño Huete, asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el criterio legal sobre la procedencia de la solicitud de autorización para uso de planos del proyecto de construcción de hangar al sur del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para reubicación de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales de Responsabilidad Limitada.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0523-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0245-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1) Autorizar a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, en calidad de gestor interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, para el uso de planos del proyecto de construcción de hangar al sur del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para reubicación de la Cooperativa autogestionaria de servicios Aero industriales de responsabilidad limitada.

2) Comunicar dicha autorización a la compañía Aeris Holding Costa Rica sociedad anónima, en calidad de gestor interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, mediante acuerdo firmado por el señor Efraím Zeledón Leiva, en su condición de presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil. **ACUERDO FIRME**

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

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0522-2025, del 14 de marzo 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-0244-2025, del 14 de marzo 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 remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025 de 27 de febrero de 2025, mediante el cual, el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-101460, informó sobre la suspensión de la ruta Nueva York – Liberia y viceversa, efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0522-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0244-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 027-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 027-2025 que resuelve:

1.- Conocer el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025 de 27 de febrero de 2025, mediante el cual el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-101460, informa sobre la suspensión de la ruta Nueva York, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK), efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025 inclusive.

2.- Notifíquese al señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., por medio del correo electrónico rafael.sanchez@aa.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0528-2025, del 14 de marzo 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-0249-2025, del 14 de marzo 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 remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, nombre comercial Drone Solutions MT, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, presidenta con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma, con el objetivo de brindar los servicios de trabajos aéreos especializados en la modalidad de fotografía aérea, agriculturas, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronave piloteada a distancia (RPAS).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0528-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0249-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo

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

ACTA No. 16-2025

No.03, a la cual se le asigna el número 028-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.028-2025 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, nombre comercial Drone Solutions MT, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, presidenta con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma, para brindar sus servicios según el siguiente detalle:

Tipo de servicio: servicios de trabajos aéreos en la modalidad de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS y según lo que establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Base de operaciones: La Asunción de Belén, Heredia, 300 metros este de Pedregal y 50 metros sur. Horario de 08:00 a.m. a 05:00 pm de lunes a sábado. Telf. (506) 8321 4408 (506) 8877-6798 correo electrónico info@dronesolutionsmt.com.

Equipo: cualquier aeronave debidamente incorporada en las habilitaciones y limitaciones de operación.

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

2. Vigencia: Otorgar la renovación al certificado de explotación, por un plazo de 15 años contados a partir de su expedición.

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

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

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

En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 de 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

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

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

6. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Thelma Sánchez Azofeifa, apoderada generalísima de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@dronesolutionsmt.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0532-2025, del 19 de marzo 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-0248-2025, del 14 de marzo del 2025, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el criterio legal referente al reclamo administrativo-nulidad absoluta interpuesto por los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada, contra la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas del 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0523-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0248-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 029-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.029-2025 que resuelve:

1.- Declarar la falta de legitimación activa del señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de Carmon Air Charters, cédula jurídica número 3-102-359395, ante lo resuelto por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, toda vez que no tiene legitimación para actuar en el presente asunto.

2.- Analizar por el fondo el reclamo Administrativo -Nulidad Absoluta interpuesto por el señor Everardo Carmona Rojas, representante legal de Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, cédula jurídica número 3-102-701774, en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil; por tener legitimación activa por encontrarse en la lista de asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

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

ACTA No. 16-2025

3.- Declarar sin lugar el reclamo Administrativo -Nulidad Absoluta interpuesto por el señor Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, cédula jurídica número 3-102-701774, en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

4.- Confirmar lo dispuesto en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, y dar por agotada la vía administrativa.

5.- Notifíquese lo resuelto a los señores señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters, cédula jurídica número 3-102-359395, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, cédula jurídica número 3-102-701774, por medio del correo electrónico señalado para notificaciones: alonzo@gallardolaw.net. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0579-2025, del 20 de marzo 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-0279-2025, del 20 de marzo 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 remiten el informe y proyecto de resolución que conoce los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única VU-0341-2025-E y VU-0342-2025-E, ambos del 22 de febrero de 2025, mediante los cuales la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-695121, informó sobre la suspensión de las rutas Seattle – Liberia y viceversa y San Francisco – Liberia y viceversa, efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0579-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0279-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.05, a la cual se le asigna el número 030-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No.030-2025 que resuelve:

1.- Conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-0341-2025-E y VU-0342-2025-E, ambos de 22 de febrero de 2025, mediante los cuales, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-695121, informó sobre la suspensión de las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025, inclusive.

2.- Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, y Asesoría Jurídica.

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

ACTA No. 16-2025

D. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0550-2025, del 18 de marzo del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-061-2025, del 17 de marzo del 2025, suscrito por la señora Karol Barrantes Bogantes de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Aerovías de México S. A. de C. V., mediante el cual solicita la aprobación de un nuevo bloque de itinerarios, a partir del 01 hasta el 31 de abril 2025, para operar los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo en la ruta de su certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0550-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-061-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar los itinerarios presentados por la compañía Aerovías de México S. A. de C. V. (Aeroméxico), a partir del 01 hasta el 30 de abril 2025, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencias	ETD LT	ETA LT	Ruta	Equipo
	Desde	Hasta					
AM 0656	1-abr-25	30-abr-25	1234567		23:39	MEX-SJO	E90 B737 /B737-8 & -9
AM 0657	1-abr-25	30-abr-25	1234567	08:06		SJO-MEX	
AM 0690	1-abr-25	30-abr-25	1234567		11:59	MEX-SJO	
AM 0691	1-abr-25	30-abr-25	1234567	13:18		SJO-MEX	

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

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

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

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

ACTA No. 16-2025

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0551-2025, del 18 de marzo del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-062-2025, del 17 de marzo 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 autorización para un nuevo bloque de itinerarios de los vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo entre el 01 hasta el 30 de abril del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0551-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-062-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar un nuevo bloque de itinerarios de la compañía Taca Internacional S.A., en los servicios de pasajeros, carga y correo, entre el 01 y el 30 de abril del 2025, para operar según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETA	ETD	Ruta	Equipo
	Inicia	Termina		LT	LT		
AV 319	01-abr-25	30-abr-25	.2345.7	13:30		SALSJO	A319 A320 A320 neo
AV 318	01-abr-25	30-abr-25	.2345.7		15:05	SJOSAL	

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. **ACUERDO FIRME**

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0548-2025, del 18 de marzo del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-064-2025, del 13 de marzo del 2025, suscrito por el señor David Morales Espinoza de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la compañía COPA, mediante el cual solicita la solicitud de modificación de itinerarios de las rutas aprobadas en su certificado de explotación, efectivo a partir del 01 de abril del 2025 y hasta nuevo aviso.

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

ACTA No. 16-2025

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0548-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-064-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar a la compañía COPA S. A., la modificación de itinerario para brindar el servicio en los vuelos internacionales de pasajeros carga y correo, según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Inicia	Termina				
CM 779	1/4/2025	30/4/2025	Diario		13:21	PTY-SJO
CM 145	1/4/2025	30/4/2025		14:29		SJO-PTY
CM 779	1/5/2025	25/10/2025	Diario		13:20	PTY-SJO
CM 145	1/5/2025	25/10/2025		14:29		SJO-PTY
CM 779	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		12:28	PTY-SJO
CM 145	26/10/2025			14:42		SJO-PTY
CM 162	1/4/2025	29/4/2025	Diario		21:54	PTY-SJO
CM 465	2/4/2025	30/4/2025		05:52		SJO-PTY
CM 162	30/4/2025	24/10/2025	Diario		21:53	PTY-SJO
CM 465	1/5/2025	25/10/2025		05:52		SJO-PTY
CM 162	25/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		21:50	PTY-SJO
CM 465	26/10/2025			05:51		SJO-PTY
CM 391	1/4/2025	30/4/2025	Diario		19:00	PTY-SJO
CM 391	1/4/2025	30/4/2025		19:55		SJO-GUA
CM 392	1/4/2025	30/4/2025	Diario		07:21	GUA-SJO
CM 392	1/4/2025	30/4/2025		08:09		SJO-PTY
CM 391	1/5/2025	31/7/2025	Diario		18:59	PTY-SJO
CM 391	1/5/2025	31/7/2025		19:55		SJO-GUA
CM 392	1/5/2025	31/7/2025	Diario		07:20	GUA-SJO
CM 392	1/5/2025	31/7/2025		08:09		SJO-PTY
CM 391	1/8/2025	30/9/2025	Diario		18:59	PTY-SJO
CM 391	1/8/2025	30/9/2025		19:55		SJO-GUA
CM 392	1/8/2025	30/9/2025	Diario		07:23	GUA-SJO
CM 392	1/8/2025	30/9/2025		08:09		SJO-PTY
CM 391	1/10/2025	24/10/2025	Diario		18:59	PTY-SJO
CM 391	1/10/2025	24/10/2025		19:55		SJO-GUA

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

ACTA No. 16-2025

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Inicia	Termina				
CM 392	1/10/2025	24/10/2025	Diario		07:22	GUA-SJO
CM 392	1/10/2025	24/10/2025		08:09		SJO-PTY
CM 391	25/10/2025				18:59	PTY-SJO
CM 391			6	19:52		SJO-GUA
CM 392	25/10/2025				07:22	GUA-SJO
CM 392			6	08:09		SJO-PTY
CM 391	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		19:07	PTY-SJO
CM 391	26/10/2025			19:52		SJO-GUA
CM 392	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		07:22	GUA-SJO
CM 392	26/10/2025			08:07		SJO-PTY
CM 787	1/4/2025	30/4/2025	Diario		07:36	PTY-SJO
CM 763	1/4/2025	30/4/2025		08:46		SJO-PTY
CM 787	1/5/2025	25/10/2025	Diario		07:35	PTY-SJO
CM 763	1/5/2025	25/10/2025		08:46		SJO-PTY
CM 787	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		07:49	PTY-SJO
CM 763	26/10/2025			08:44		SJO-PTY
CM 116	1/4/2025	30/4/2025	Diario		16:23	PTY-SJO
CM 115	1/4/2025	30/4/2025		17:52		SJO-PTY
CM 116	1/5/2025	25/10/2025	Diario		16:22	PTY-SJO
CM 115	1/5/2025	25/10/2025		17:52		SJO-PTY
CM 116	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		15:59	PTY-SJO
CM 115	26/10/2025			16:57		SJO-PTY
CM 818	3/4/2025	28/4/2025	1,4,5		08:21	PTY-SJO
CM 818	3/4/2025	28/4/2025		09:17		SJO-MGA
CM 839	3/4/2025	28/4/2025	1,4,5		16:48	MGA-SJO
CM 839	3/4/2025	28/4/2025		18:07		SJO-PTY
CM 818	1/5/2025	30/6/2025	1,4,5		08:20	PTY-SJO
CM 818	1/5/2025	30/6/2025		09:17		SJO-MGA
CM 839	1/5/2025	30/6/2025	1,4,5		16:47	MGA-SJO
CM 839	1/5/2025	30/6/2025		18:07		SJO-PTY
CM 818	3/7/2025	24/10/2025	1,4,5		08:20	PTY-SJO
CM 818	3/7/2025	24/10/2025		09:17		SJO-MGA
CM 839	3/7/2025	24/10/2025	1,4,5		16:52	MGA-SJO

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

ACTA No. 16-2025

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Inicia	Termina				
CM 839	3/7/2025	24/10/2025		18:07		SJO-PTY
CM 818	27/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	1,4,5		08:01	PTY-SJO
CM 818	27/10/2025			09:14		SJO-MGA
CM 839	27/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	1,4,5		16:49	MGA-SJO
CM 839	27/10/2025			18:12		SJO-PTY
CM 818	1/4/2025				08:21	PTY-SJO
CM 839			2	18:05		SJO-PTY
CM 818	2/4/2025	30/4/2025	2,3,6,7		08:21	PTY-SJO
CM 839	2/4/2025	30/4/2025		18:07		SJO-PTY
CM 818	3/5/2025	22/10/2025	2,3,6,7		08:20	PTY-SJO
CM 839	3/5/2025	22/10/2025		18:07		SJO-PTY
CM 818	25/10/2025		6		08:20	PTY-SJO
CM 839				18:12		SJO-PTY
CM 818	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	2,3,6,7		08:01	PTY-SJO
CM 839	26/10/2025			18:12		SJO-PTY
CM 192	1/4/2025	30/4/2025	Diario		10:00	PTY-SJO
CM 193	1/4/2025	30/4/2025		10:57		SJO-PTY
CM 192	1/5/2025	27/10/2025	Diario		09:59	PTY-SJO
CM 193	1/5/2025	27/10/2025		10:57		SJO-PTY
CM 192	28/10/2025	29/10/2025	Diario		10:03	PTY-SJO
CM 193	28/10/2025	29/10/2025		11:02		SJO-PTY
CM 192	30/10/2025		4		09:59	PTY-SJO
CM 193				10:57		SJO-PTY
CM 192	31/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		10:03	PTY-SJO
CM 193	31/10/2025			11:02		SJO-PTY
CM 460	1/4/2025	30/4/2025	Diario		18:49	PTY-SJO
CM 461	2/4/2025	1/5/2025		04:10		SJO-PTY
CM 460	1/5/2025	24/10/2025	Diario		18:48	PTY-SJO
CM 461	2/5/2025	25/10/2025		04:10		SJO-PTY
CM 460	25/10/2025		6		18:48	PTY-SJO
CM 461	26/10/2025		7	04:13		SJO-PTY
CM 460	26/10/2025	Hasta Nuevo Aviso	Diario		18:56	PTY-SJO
CM 461	27/10/2025			04:13		SJO-PTY

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Inicia	Termina				
CM 344	1/4/2025	30/4/2025	1,2,3,7		12:56	PTY-SJO
CM 343	1/4/2025	30/4/2025		15:07		SJO-PTY
CM 344	4/5/2025	28/5/2025	1,2,3,7		12:55	PTY-SJO
CM 343	4/5/2025	28/5/2025		15:07		SJO-PTY
CM 344	1/9/2025	Hasta Nuevo Aviso	1,2,4,5,7		12:55	PTY-SJO
CM 343	1/9/2025			15:07		SJO-PTY
CM 344	3/4/2025	26/4/2025	4,5,6		09:06	PTY-SJO
CM 341	3/4/2025	26/4/2025		10:05		SJO-PTY
CM 344	1/5/2025	31/5/2025	4,5,6		09:05	PTY-SJO
CM 341	1/5/2025	31/5/2025		10:05		SJO-PTY
CM 344	1/6/2025	31/8/2025	Diario		09:05	PTY-SJO
CM 341	1/6/2025	31/8/2025		10:05		SJO-PTY
CM 342	3/4/2025	31/5/2025	4,5,6		13:54	PTY-SJO
CM 343	3/4/2025	31/5/2025		14:53		SJO-PTY
CM 342	1/6/2025	31/8/2025	Diario		13:54	PTY-SJO
CM 343	1/6/2025	31/8/2025		14:53		SJO-PTY

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

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

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

V.- ASUNTOS VARIOS

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0613-2025, del 25 de marzo del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DFA-URF-PRES-OF-0178-2025 del 25 de marzo, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, en el que remiten el informe relacionado con la modificación presupuestaria decreto H-003, Decreto Legislativo H-007 y adendum decreto legislativo H-007.

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

ACTA No. 16-2025

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0613-2025 de la Dirección General y DGAC-DFA-URF-PRES-OF-0178-2025 de la Unidad de Recursos Financieros:

- Ratificar los decretos remitidos al MOPT:
- -Decreto Ejecutivo H-003 por un monto de ¢711.753.0311,00
- -Decreto Legislativo H-007 por un monto de ¢1.363.250.908,00
- -Adendum Decreto Legislativo H-007 por un monto de ¢159.088.267,00. **ACUERDO FIRME**

VI.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA: No hay

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES: No hay

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

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

ACTA No. 16-2025

EFRAIM ZELEDÓN LEIVA

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

JOSÉ FADRIQUE ROSALES SALAS

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

ACTA No. 16-2025

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 16-2025

Fecha: 25 de marzo del 2025
Hora: 5:30 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- aprobación de la agenda No. 16-2025

IL. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- aprobación del acta de la sesión No. 15-2025

III. AUDIENCIA.

1.- Presentación realizada por AERIS Holding Costa Rica, relacionado con el estudio denominado "*Análisis de Requerimientos y Eficiencia Operadores de Servicio en Tierra*".

IV.CORRESPONDENCIA.

1.- Nota con fecha de marzo del 2025, suscrita por el señor Miguel Arrieta Madrigal, donde presenta denuncia formal contra el servicio de Auditoría Interna de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica.

V. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

A.- UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA.

A1.- Informe relacionado con la remisión del Plan de Implementación de Inversión en Aeródromos.

B. UNIDAD DE PRENSA

B1.-Informe relacionado con el plan de trabajo de la periodista Valerie Madrigal Martínez de la Dirección General de Aviación Civil.

C. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

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

ACTA No. 16-2025

C1.- Informe relacionado con la reunión de fincas en el sector norte del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para la gestión ante la Municipalidad de Alajuela con respecto al estudio del uso de suelo para la construcción del proyecto de Hotel.

C2.- Informe relacionado con la remisión de criterio legal sobre la solicitud de autorización para uso de planos del proyecto de construcción de hangar al sur del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para reubicación de la Cooperativa autogestionaria de servicios Aero Industriales de Responsabilidad Limitada.

C3.- Informe relacionado con la suspensión de la ruta Nueva York - Liberia y viceversa, operada por la compañía American Airlines Inc, efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025.

C4.- Informe final y proyecto de resolución que conoce la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, para brindar servicios de trabajos aéreos especializados en la modalidad de fotografía aérea, agriculturas, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronave piloteada a distancia (RPAS).

C5.- Informe relacionado con el criterio legal referente al reclamo administrativo-nulidad absoluta interpuesto por los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada, contra la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas del 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

C6.- Informe relacionado con la suspensión de las rutas Seattle – Liberia y viceversa, San Francisco – Liberia y viceversa, efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025.

D. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

D1.- Informe relacionado con la aprobación de un nuevo bloque de itinerarios de la compañía Aerovías de México S. A. de C. V, a partir del 01 hasta el 31 de abril 2025.

D2.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Aerotaxis La Costeña S. A, a partir del 17 de abril hasta el 25 de diciembre del 2025.

D3.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía COPA, efectivo a partir del 01 de abril del 2025 y hasta nuevo aviso.

VI. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTOR

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

ACTA No. 16-2025

Anexo N° 2

No.027-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veintidós minutos del veinticinco de marzo del veinticinco.

Se conoce escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025 de 27 de febrero de 2025, mediante el cual, el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-101460, informó sobre la suspensión de la ruta Nueva York, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK), efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025.

Resultandos

Primero: Que la compañía American Airlines Inc. posee un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación, mediante la resolución número 59-1991 de 19 de agosto de 1991, para brindar servicios de vuelos regulares internacionales de pasajeros, carga y correo, con una vigencia igual al Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo, suscrito entre Costa Rica y Estados Unidos de América, con un COA-E-031, para operar las siguientes rutas: Miami, Florida-San José, Costa Rica y viceversa; Dallas, Fort Worth, Texas, vía puntos intermedios (GUA y/o PTY)-SJO-puntos más allá y viceversa; Dallas-Liberia-Dallas; Miami, Florida-Liberia, Costa Rica y viceversa; Charlotte-San José-Charlotte; Charlotte — Liberia — Charlotte; Philadelphia - San José – Philadelphia; New York, Estados Unidos-Liberia, Costa Rica y viceversa; Chicago, Illinois, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa y Filadelfia, USA- Liberia, Costa Rica- Filadelfia,

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025 de 27 de febrero de 2025, el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., informa sobre la suspensión de la ruta Nueva York, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK), efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025.
Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-039-2025 de 11 de marzo de 2025, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de Ventanilla Única VU-0378-2025-E, donde la compañía American Airlines, informa sobre la suspensión temporal de la ruta Nueva York, Estados Unidos -Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK): Del 04 de abril al 05 de diciembre del 2025".*

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

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

ACTA No. 16-2025

El objetivo del presente acto administrativo versa sobre el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025 de 27 de febrero de 2025, mediante el cual, la compañía American Airlines Inc., informa sobre la suspensión de la ruta Nueva York, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK), efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025.

El marco regulatorio que rige en este caso es lo establecido en el Convenio y/o Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Estados unidos de América (ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998), éste indica en su capítulo 11, Competencia leal, en los puntos 2 y 4, lo siguiente:

> "*2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado.* ***Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio****, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte,* salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas *o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.*
>
> *...4.* ***Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo*** *o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo.* ***La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".***
>
> (El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Nueva York, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK) en la fecha citada.

De manera complementaria, se aplican los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (Cetac), los cuales literalmente señalan:

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

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO · AUDITORIA

ACTA No. 16-2025

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-039-2025 de 11 de marzo de 2025, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido la nota con consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025-E, donde la compañía American Airlines Inc. informó sobre la suspensión temporal de la ruta Nueva York, Estados Unidos -Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK), efectiva a partir de 4 de abril al 5 de diciembre de 2025.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU-0378-2025 de 27 de febrero de 2025, mediante el cual el señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-101460, informa sobre la suspensión de la ruta Nueva York, USA-Liberia, Costa Rica y viceversa (JFK-LIR-JFK), efectiva a partir de 4 de abril y hasta el 5 de diciembre de 2025 inclusive.

2) Notifíquese al señor Rafael Sánchez Arroyo, apoderado generalísimo de la compañía American Airlines Inc., por medio del correo electrónico rafael.sanchez@aa.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 3

No.028-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veintitrés minutos del veinticinco de marzo del veinticinco.

Se conoce solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, nombre comercial Drone Solutions MT, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, presidenta con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma, con el objetivo de brindar los servicios de trabajos aéreos especializados en la modalidad de fotografía aérea, agriculturas, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronave piloteada a distancia (RPAS).

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 006-2022 de 12 de enero de 2022, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, un certificado de explotación para brindar servicios de trabajos aéreos especializados en la modalidad de fotografía aérea, agriculturas, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronave piloteada a distancia (RPAS), en el territorio nacional, con una vigencia de 3 años contados a partir de su expedición.

Segundo: Que mediante el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número VU01994-2024 de 17 de octubre de 2024, la señora Thelma Sánchez Azofeifa, presidenta con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, nombre comercial Drone Solutions MT, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación y primer permiso provisional para brindar servicios de trabajos aéreos especializados en la modalidad de fotografía aérea, agriculturas, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronave tipo RPAS en el territorio nacional.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-1333-2024 de 29 de octubre de 2024, los señores Luis Alberto Jiménez Campos y Danny Davis Hernández, funcionarios de la Unidad e Aeronavegabilidad, indicaron lo siguiente:

> *"En atención a su oficio DGAC-DSO-OPS-OF-1158-2024 de requerimiento de emisión de criterio técnico a la solicitud de MT Consultores Internacionales S.A, el cual es conocido comercialmente como Drone Solutions MT, sobre la renovación al CEX y otorgamiento de permiso provisional se le informa lo siguiente:*
>
> ➢ *Que la compañía que solicita el permiso y renovación, en lo referente a la unidad de aeronavegabilidad se mantiene utilizando RPAS para servicios de agricultura y mantiene actualizado el Manual y Programa de Mantenimiento.*
>
> ➢ *Que la compañía que solicita el permiso y renovación, recientemente realizo un proceso de incorporación de un RPAS T40, el cual tiene un peso máximo de despegue mayor a 25 kg y ha finalizado el proceso de manera satisfactoria y no se tienen discrepancias pendientes con el operador.*

De acuerdo con la solicitud recibida, no hay objeción técnica, de parte de esta unidad, para que se continúe con el proceso de renovación del CEX y permiso provisional para el operador MT Consultores Internacionales S. A".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-GCT-OF-0394-2024 de 22 de noviembre de 2024, los señores Gerardo Soto Paredes y Herberth Hernández Víquez, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, indicaron lo siguiente:

"Por medio de la presente y en respuesta al oficio DGAC-AJ-OF-1158-2024, se le informa que la compañía MT Consultores Internacionales sociedad de anónima, la cual brindar servicios especializados fotografía aérea, agricultura (fumigación), levantamiento de planos, observación y patrulla con sistema de aeronave piloteada a distancia RPAS, en el territorio nacional de Costa Rica, con base de operaciones ubicada en Heredia, San Antonio de Belén 300 mts este de Pedregal y 50 sur.

La misma obtuvo un resultado satisfactorio en la inspección de base del año 2024 para la renovación del certificado de explotación y Certificado Operativo (CO).

Por anterior no tenemos inconveniente que se renueve y se le otorgue un permiso provisional de operación mientras se resuelve el trámite administrativo".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-305-2024 de 19 de diciembre de 2024, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

*"1. Renovar a la compañía **MT Consultores Internacionales S.A**. el certificado de explotación, para brindar sus servicios según el siguiente detalle:*

*• **Tipo de servicio:** servicios de trabajos aéreos en la modalidad de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS y según lo que establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.*

*• **Base de operaciones:** La Asunción de Belén, Heredia. 300 mts Este de Pedregal y 50 mts Sur. Horario de 08:00 a.m. a 05:00 pm de lunes a sábado. Telf. (506) 8321 4408 (506) 8877-6798 correo electrónico info@dronesolutionsmt.com*

*• **Equipo:** cualquier aeronave debidamente incorporada en las habilitaciones y limitaciones de operación.*

*• **Vigencia**: Según lo establezca el CETAC.*

*2. Otorgar a la compañía **MT Consultores Internacionales S.A**, amparados al artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil, un permiso provisional para operar a partir de su aprobación, en caso de que no haya finalizado el proceso de renovación del certificado de explotación.*

3. Autorizar a la compañía la aplicación de las tarifas en dólares estadounidenses, para los servicios de fumigación, según se detalla a continuación:

Detalle en dólares presentado por la empresa:

Servicios	***Tarifa***	***Observación***
Fotografía Aérea	*De $75 a los $750*	*Dichas tarifas varían dependiendo de la cantidad de tomas, cantidad de horas de grabación, equipos a utilizar y ubicación geográfica del trabajo*
Levantamiento de Planos	*De $250 a los $750*	*Dichas tarifas varían dependiendo de la cantidad de hectáreas, equipos necesarios para la elaboración del trabajo y ubicación geográfica del trabajo.*
Observación y Patrulla	*De $75 a los $400*	*Dichas tarifas varían dependiendo de la cantidad de los días solicitados, cantidad de horas grabación y ubicación geográfica del trabajo*
Agricultura	*De $12 a los $25 por hectárea*	*Dichas tarifas dependen de la ubicación geográfica del cultivo, la irregularidad del terreno y cantidad de hectáreas solicitadas.*

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

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

La Asunción de Belén, Heredia. 300 mts Este de Pedregal y 50 mts Sur.
Horario de 08:00 a.m. a 05:00 pm de lunes a sábado.
Telf.(506) 8321 4408 (506) 8877-6798 correo electrónico info@dronesolutionsmt.com

Instagram Drone Solutions MT (@drone solutions mt) fotos y videos de Instagram
Facebook https://www.facebook.com/profile.php?id=100070103144073&locale=es LA
Linkedin https://www.linkedin.com/feed/
Página Web Drone Solutions MT – Indigo Drones

6. Solicitar y/o actualizar un bono de garantía para cubrir cualquier eventualidad en las operaciones de la compañía MT Consultores Internacionales S.A y así proteger los intereses de la Dirección General Aviación Civil".

Sexto: Que mediante artículo décimo primero de la sesión ordinaria 02-2025 de 14 de enero de 2025, el Consejo

Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

> *"1) De conformidad al artículo 145 de la Ley General de Aviación Civil, elevar a audiencia pública la solicitud de renovación del certificado de explotación presentada por la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, nombre comercial Drone Solutions MT, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, presidenta con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma, con el objetivo de brindar los servicios de trabajos aéreos especializados en la modalidad de fotografía aérea, agriculturas, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronave piloteada a distancia (RPAS), según las habilitaciones que se definan en su certificado operativo.*
>
> *2) En tanto se completan los trámites para el otorgamiento del certificado de explotación, conceder a la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, un primer permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, contados a partir de su aprobación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil."*

Séptimo: Que mediante La Gaceta número 27 de 11 de febrero de 2025, se publicó el aviso de convocatoria a audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima.

Octavo: Que la audiencia pública se celebró a las 08:00 horas de 6 de febrero de 2025, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Noveno: Que mediante constancia de no saldo número 169-2025 de 13 de marzo de 2025 emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Décimo: Que en consulta realizada el 14 de marzo de 2025, al sistema de la Caja Costarricense del Seguro Social, se constató que la compañía la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto sobre el cual se centra el presente acto administrativo versa sobre la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS.

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

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

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

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

Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013 y el Reglamento RAC-RPAS Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, Operaciones con Sistema de Aeronave piloteadas a Distancia, decreto ejecutivo número 44615-MOPT, se determinó que la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la renovación al certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS.

Que la audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, se celebró a las 08:00 horas de 6 de febrero de 2025, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, nombre comercial Drone Solutions MT, cédula de persona jurídica número 3-101-801267, representada por la señora Thelma Sánchez Azofeifa, presidenta con facultades de apoderada generalísima sin límite de suma, para brindar sus servicios según el siguiente detalle:

Tipo de servicio: servicios de trabajos aéreos en la modalidad de fotografía aérea, agricultura, levantamiento de planos, observación y patrulla con aeronaves tipo RPAS y según lo que establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

Base de operaciones: La Asunción de Belén, Heredia, 300 metros este de Pedregal y 50 metros sur. Horario de 08:00 a.m. a 05:00 pm de lunes a sábado. Telf. (506) 8321 4408 (506) 8877-6798 correo electrónico info@dronesolutionsmt.com.

Equipo: cualquier aeronave debidamente incorporada en las habilitaciones y limitaciones de operación.

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

2. Vigencia: Otorgar la renovación al certificado de explotación, por un plazo de 15 años contados a partir de su expedición.

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

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

5. Otras obligaciones: La compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima deberá cumplir con las obligaciones que adquiera con la Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil que se deriven de actividades aeronáuticas. Además, deberá ***rendir una garantía de cumplimiento*** *de las obligaciones pecuniarias* contraídas con el Consejo Técnico de Aviación Civil, por servicios aeronáuticos o por el uso de instalaciones aeroportuarias, según el equivalente a dos meses de operaciones, en el término de **quince días hábiles siguientes al otorgamiento de este certificado de explotación** y de acuerdo con el procedimiento recomendado por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, según los decretos ejecutivos números 23008-MOPT de 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 de 17

de marzo de 1994, y 37972-MOPT de 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 de 24 de octubre de 2013.

En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 de 16 de marzo de 2016, deberá presentarse a la Unidad de Recursos Financieros a firmar el formulario de Declaración Jurada de Datos, necesario para la notificación de la facturación.

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

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

6. Notifíquese el presente acuerdo a la señora Thelma Sánchez Azofeifa, apoderada generalísima de la compañía MT Consultores Internacionales sociedad anónima, por medio del correo electrónico info@dronesolutionsmt.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta y comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 4

No.029-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veinticuatro minutos del veinticinco de marzo del veinticinco.

Se conoce el Criterio legal referente al reclamo administrativo-nulidad absoluta interpuesto por los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada, contra la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas del 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultando

Primero: Que mediante resolución número 85-2010, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-006798, un certificado de operación por un plazo de 15 años, autorizándole a brindar servicios de enseñanza aeronáutica, para la formación de pilotos privados y comerciales, entrenador sintético de vuelo para la formación de pilotos privados y comerciales, habilitación de vuelo por instrumentos y formación de instructores.

Segundo: Que mediante resolución número 262-2017 de las 19:20 horas de 20 de diciembre de 2017, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, el permiso de uso en precario del espacio 13-B del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (actual espacio 16), el cual consta de un área de 600 metros cuadrados, para ser utilizado para la actividad de escuela aeronáutica.

Tercero: Que la compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, se encuentra en proceso de obtención de un certificado de explotación, para brindar la enseñanza aeronáutica y prestación de servicios en el campo de la aviación, pretende establecer su domicilio social el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, su representante judicial y extrajudicial, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, es el señor Carlo Federico Sosto Littleton, cédula de identidad número 1-0822-0498.

Cuarto: Que mediante escrito número GER-006-23 de 20 de diciembre de 2023, el señor Carlo Federico Sosto Littleton, en representación de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente:

> *"**1-** Como ya es de su conocimiento, mi representada Compañía Aerotica S.A. cuenta con un CERTIFICADO DE OPERACIÓN otorgado por el CONSEJO TECNICO DE AVIACIÓN CIVIL por un plazo de quince años, debidamente aprobado por el CETAC mediante la resolución número 85-2010. En dicho Certificado se establece que mi representada Compañía Aerotica S.A. está autorizada para brindar los servicios enseñanza aeronáutica para la formación de pilotos privados y comerciales, entrenador sintético de vuelo para la formación de pilotos privados y comerciales, habilitación de vuelo por instrumentas y formación de instructores.*

*2- **Aviation Training Company es una empresa que pertenece en su totalidad al mismo grupo de interés económico que Compañía Aerotica**, se adjunta las respectivas personerías con capital accionario.*

3- Compañía Aerotica ha mantenido en uso precario el hangar #16 desde los inicios de operación del Aeropuerto Tobías Bolaños en los anos 70s, permiso que se encentra vigente.

*4- **El certificado operativo y de explotación de Compañía Aerotica vence el próximo 14 de Enero del 2024**.*

5- A la fecha Aviation Training Company ha concluido Fase 1 para obtener un Certificado Operativo para brindar los servicios brindar los servicios enseñanza aeronáutica para la formación de pilotos privados y comerciales, habilitación de vuelo por instrumentos y formación de instructores.

6- Por motivos de índole de índole corporativo Compañía Aerotica no tiene intención de renovar su certificado de operador, no obstante deseamos como grupo de intereses continuar las actividades de servicios de Enseñanza Aeronáutica bajo la nueva empresa Aviation Training Company.

*Por lo anteriormente expuesto **solicitamos con todo respeto a su autoridad la reasignación del espacio #16 a la empresa AVIATION TRAINING COMPANY** para que pueda continuar con el proceso de certificación técnica en el que se encuentra y **así continuar como grupo brindando los servicios de Enseñanza Aeronáutica para la formación de pilotos**".*

(El resaltado es propio)

Quinto: Que a la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-006798, se le venció su personería jurídica el 22 de marzo de 2024.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0027-2024 de 30 de enero de 2024, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefatura del Departamento de Aeropuertos, en respuesta al oficio número GER-006-23 citado, solicitaron los siguientes requisitos para realizar el trámite de estudio:

"De acuerdo con la información presentada se debe cumplir en primer lugar con los siguientes requerimientos para poder continuar con el trámite solicitado:

1. Presentar personería jurídica de las dos empresas

2. Presentar documento idóneo que demuestre la conformación del grupo de interés económico (GIE)

3. Justificación técnica y detallada del motivo y razones para la no renovación del certificado de operación/explotación de la empresa Aerotica S.A., cambio de razón social y la reasignación solicitada para la empresa Aviation Trainning Company Ltda.

4. En las habilitaciones y especificaciones de operación para Escuela de pilotos, de la empresa Aerotica S.A. actual permisionaria del hangar #16, mencionan el pernote de la aeronave con matrícula TI-BII/MODELO PA28-181, indicar, si el pernote en el hangar será con la misma aeronave o si pretende incorporar otra (mencionar justificación y número de matrícula)".

Sétimo: Que mediante escrito número GER-004-24 de 20 de febrero de 2024, el señor Sosto Littleton, en su condición antes citada, remitió al Departamento de Aeropuertos, personería jurídica de las compañías Aerotica sociedad anónima y Aviation Training Company limitada, adicionando lo siguiente:

"(...)

1- Las razones por las cuales Compañía Aerotica no tiene intención de renovar su certificado de operador, son entre otras que hemos estado experimentado muchos problemas a nivel comercial y de redes sociales con el nombre de Aerotica ya que por la similitud de nombres con temas y nombres "Eroticos" (sic) nos dificulta muchísimo poder realizar el mercadeo ya que nos liga con temas de intereses eróticos. Otra de las razones que nos motivan a tener un nuevo nombre y por ende razón social es un nuevo relanzamiento de marca para así (sic) poder atraer más clientes. En resumen, el espíritu principal es hacer un relanzamiento de marca muy necesario para los proyectos que nos estamos planteando a futuro cercano.

2- Con respecto a la flota a utilizar vamos a continuar con la aeronave matricula (sic) TI-BII modelo PA-28-181 así como las aeronaves matriculas TI-BEV modelo PA-28-180 y TI-BDD modelo C182 todas del mismo grupo. Adicionalmente (sic) estamos en negociaciones para incorporar un simulador de vuelo de última tecnología en un futuro cercano".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0082-2024 de 15 de marzo de 2024, las señoras Beer Rojas y Jiménez Cascante, en su condición antes citada, comunicaron al señor Sosto Littleton, en su condición antes citada, los resultados del análisis documental de la solicitud de reasignación del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, hacia la compañía Aviation Training Company limitada, realizando una prevención para que se pusiera al día con las obligaciones dinerarias con la Dirección General de Aviación Civil, ante la Caja Costarricense de Seguro Social y el Ministerio de Hacienda, así como, la justificación del pernocte de dos aeronaves que no son propiedad de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima en el espacio 16 citado.

Noveno: Que mediante escrito número GER-009-24 de 4 de abril de 2024, el señor Sosto Littleton, en su condición antes citada, remitió al Departamento de Aeropuertos, comprobantes de que la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, se encontraba al día con el pago de sus obligaciones financieras ante la Dirección General de Aviación Civil, ante la Caja Costarricense de Seguro Social y el Ministerio de Hacienda.

Décimo: Que mediante escrito número GER-010-24 de 16 de abril de 2024, el señor Sosto Littleton, en su condición antes citada, en adición al oficio número GER-009-24 citado, indicó a la señora Debby Beer Rojas, encargada de espacios del Departamento de Aeropuertos, lo siguiente:

> *"Con referencia al oficio Ref: VU-0394-2024 E le informo que de acuerdo al reporte emitido por pernocte de las aeronaves matriculas TI-BEV y TI-BDD estas pertenecen al mismo grupo de interés económico, ambas son de mi propiedad, las cuales van a ser incorporadas a las especificaciones y limitaciones de operación de Aviation Training Company una vez concluido el proceso de certificación y contar el CO respectivo".*

Décimo primero: Que mediante escrito número GER-011-24 de 16 de abril de 2024, el señor Sosto Littleton, en su condición de repetida cita, comunicó a la señora Debby Beer Rojas, encargada de espacios del Departamento de Aeropuertos, lo siguiente:

> *"Con referencia al oficio Ref: VU-0394-2024 E y con respecto a la base técnica relevante para la no renovación del certificado, es de carácter legal ya que la entidad jurídica como tal tenía fecha de vencimiento y de acuerdo a sus estatutos no había posibilidad de su renovación. Como se describe en la personería de la cual adjunto una copia la fecha de inicio de la sociedad fue el 01/04/1960 y la fecha de vencimiento fue el pasado 23/03/2024".*

Décimo segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0112-2024 de 17 abril de 2024, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefatura del Departamento de Aeropuertos, emitieron criterio técnico en atención a la solicitud del señor Carlo Sosto Littleton, sobre la reasignación del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, indicando lo siguiente:

> *"En relación con lo presentado por la compañía Aerotica S.A./ Aviation Trainning Company Ltda, a este Departamento de Aeropuertos no le es posible recomendar al CETAC el otorgamiento del hangar #16 a la compañía Aviation Trainning Company Ltda con cedula jurídica 3-102-871785, por cuanto no cumple con los requisitos para la ocupación del mismo, según lo establecido en el artículo 10 inciso 2 del Decreto 34849-MOPT, denominado "Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños", indica lo siguiente:*
>
> *2. Por expiración del plazo por el que fue otorgado el permiso de uso o firmado el contrato de uso.*
>
> *Debido a que no cuenta con un contrato de permiso de uso en precario y certificado de explotación vigente, toda vez que el permiso otorgado venció el 14 enero del 2024 y la solicitud de reasignación del hangar #16 fue realizada con la VU-3869-2023/GER-006-2023 con fecha del 20 diciembre del 2023, donde se indicó puntualmente la no renovación del Certificado de Explotación y en consecuencia el permiso de uso en precario de la Empresa Aerotica S.A., lo anterior por motivos de índole corporativo de la empresa Aerotica, según lo manifestado por su representada.*
>
> *(...)*

Por tanto, al no contar con un certificado vigente, se está frente a lo dispuesto en el artículo 5° del Decreto 34849-MOPT, que indica lo siguiente:

Artículo 5°-Permiso de uso: El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y al os propietarios de aeronaves de uso privado.

El permiso de uso no otorgará derecho alguno al administrado sobre el dominio del Estado, más que la posibilidad de utilizar el espacio concedido para el ejercicio de una actividad aeronáutica, por la que deberá pagar un canon. (el subrayado no es del original)

Ahora bien, con relación a la solicitud realizada, se indica que se incluirá a la compañía Aviation Trainning Company Ltda en la lista de espera que maneja el Departamento de Aeropuertos, utilizando los criterios técnicos objetivos para lograr tener una asignación transparente de los espacios que vayan quedando disponibles, bajo un análisis multicriterio.

(...)".

Décimo tercero: Que mediante escrito de 17 de junio de 2024, el señor Carlo Sosto Littleton, en representación legal de la Aviation Training Company limitada, presentó reclamo administrativo, gestionado como *recurso de revocatoria con apelación en subsidio*, contra el oficio número DGAC-DA-OF-0112-2024 de 17 abril de 2024, emitido por las señoras Debby Beer Rojas, encargada de espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefatura del Departamento de Aeropuertos, detallado en el antecedente décimo primero, incluyendo como petitoria, lo siguiente:

"III. PETITORIA.
Nuestra petitoria, es que se deje sin efecto (revocatoria) la nota DGAC-DA-OF-0112-2024 del 17 de abril de 2024 y en su lugar, recomendar al CETAC, el criterio positivo para el uso del hangar número 16 a la compañía Aviation Training Company Ltda., con cédula jurídica 3-102-871785, por cuanto cumple con todos los requititos (sic) de ocupación del mismo. Sino se declara con lugar la revocatoria, dar traslado en calidad de apelación para ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, a fin de que resuelvan de conformidad".

Décimo cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0705-2024 de 25 de junio de 2024, la Asesoría Jurídica solicitó informe técnico a la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefa del Departamento de Aeropuertos, con el objetivo de resolver el reclamo administrativo, gestionado como *recurso de revocatoria con apelación en subsidio*, contra el oficio número DGAC-DA-OF-0112-2024 citado.

Décimo quinto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0215-2024 de 1° de julio de 2024, las señoras Debby Beer Rojas, encargada de espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefatura del Departamento de Aeropuertos, remitieron el informe técnico, en atención a la solicitud planteada por la Unidad de Asesoría Jurídica.

Décimo sexto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0741-2024 de 8 de julio de 2024, la Asesoría Jurídica solicitó a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas informe sobre el estado del proceso de certificación de la compañía Aviation Training Company limitada.

Décimo séptimo: Que mediante oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1437-2024 de 8 de julio de 2024, el señor Erick Sagrera Peña, jefe interino de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, indicó lo siguiente:

> *"La compañía Aviation Training Company inicia su proceso de Fase I el 5 de diciembre del 2023, se le da límite de 5 de marzo del 2024 para cumplir la Fase II, fecha que incumplen.*
>
> *El 8 de marzo solicitan Fase II y se les convoca el 3 de abril, fecha en que entregan incompleta la documentación por lo que es rechazado el paquete y se les pide de nuevo agendar Fase II, el subdirector Luis Miranda les da un tiempo adicional por lo que el señor Luis Diego García Palma pide a Operaciones extender tiempo extra hasta el 1 de julio, para esta fecha el operador incumple y el señor García pide a Operaciones* ***extender un tiempo extra hasta el 5 de agosto fecha que está pendiente****".*

(El resaltado es propio)

Décimo octavo: Que mediante resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil declaró con lugar el reclamo administrativo planteado por el Carlo Sosto Littleton, en representación legal de la Aviation Training Company limitada; además, ordenó asignar temporalmente el espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 600 metros cuadrados, bajo la responsabilidad de la compañía Aviation Training Company limitada, mientras tanto esta obtiene su certificado de explotación.

Décimo noveno: Que mediante escrito de 15 de noviembre de 2024, los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada, interpusieron reclamo administrativo-nulidad absoluta en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Vigésimo: Que en el presente procedimiento administrativo se han observado las prescripciones de ley.

Considerando

A. Sobre lo dispuesto en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Que mediante resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil declaró con lugar el reclamo administrativo planteado por el señor Carlo Sosto Littleton, en representación legal de la Aviation Training Company limitada; además, ordenó asignar temporalmente el espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, con un área de 600 metros cuadrados, bajo la responsabilidad de la compañía Aviation Training Company limitada, mientras esta obtiene su

certificado de explotación; en la resolución número 116-2024 citada, el Consejo Técnico de Aviación Civil señaló lo siguiente:

"(...)

I) Sobre el fondo del asunto

De acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento, modificación, cancelación, prórroga o suspensión de los permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos y servicios de despacho aéreo.

Asimismo, el artículo 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008, establece en lo siguiente:

"El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, ***un certificado de operador aéreo*** *y a los propietarios de aeronaves de uso Privado".*

En ese sentido, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del seis de noviembre de 1991, sobre la figura del permiso de uso en precario, la Sala Constitucional dispuso lo siguiente:

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

Sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 del 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional se pronunció de la siguiente manera:

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

Al respecto, en su dictamen número 08948 del 27 de junio de 2006, la Contraloría General de la República señaló lo siguiente:

"A- LOS TITULARES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN
Como bien se señala en la consulta, el certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público, lo que sededuce del artículo 143 (antiguo 138) de la Ley de Aviación Civil:

"Para la explotación de cualquier servicio aéreo público, se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratare de servicios aéreos internacionales.

El Certificado de explotación es un contrato-concesión cuyos derechos no podrán ser transferidos o embargados en ningún caso y estarán sujetos a las demás limitaciones y sanciones del derecho administrativo".

El certificado de explotación se otorga para explotar el servicio de navegación aérea, el cual debe necesariamente prestarse a partir de un aeropuerto o aeródromo, sea público o privado, lo que conlleva el uso de terrenos e instalacionesdentro de ese bien. Es por ello que, en la solicitud de certificado de explotación, debe indicarse: "Los aeródromos e instalaciones auxiliares que pretendan utilizar" (artículo 147, g). Ahora bien, si se autoriza la explotación de un servicio aéreo que implica la utilización de los aeropuertos públicos, no se concibe desde un punto de vista lógico el denegar a la empresa explotante el derecho de usar el dominio público. Para la construcción de las instalaciones necesarias se deberá facilitar el uso correspondiente, por el plazo de vigencia del certificado de explotación y en el tanto en que se encuentre vigente, facultad que podrá establecerse en el certificadode explotación y, solo en su defecto, otorgarse por medio de un permiso de uso.

No se trata, empero, de un derecho exclusivo de uso, según se deriva del artículo 154 (antiguo 149) de la citada Ley:

"Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación deservicios públicos, en las condiciones que establece esta ley".

Ahora bien, en el fondo del asunto, el señor Sosto Littleton planteó que se reconsidere el oficio número DGAC-DA-OF-0112-2024 del 17 de abril de 2024, emitido por las señoras Debby Beer Rojas, encargada de espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefatura del Departamento de Aeropuertos, mismo que indica que a ese Departamento no le es posible recomendar de forma positiva al Consejo Técnico de Aviación Civil, la gestión de asignación del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviation Training Company limitada, otorgado inicialmente a la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, solicitando, textualmente, lo siguiente:

"Nuestra petitoria, es que se deje sin efecto (revocatoria) la nota DGAC-DA-OF-0112-2024 del 17 de abril de 2024 y en su lugar, recomendar al CETAC, el criterio positivo para el uso del hangar número 16 a la compañía Aviation Training Company Ltda., con cédula jurídica 3-102-871785, por cuanto cumple con todos los requititos (sic) de ocupación del mismo. Sino se declara con lugar la revocatoria, dar traslado en calidad de apelación para ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, a fin de que resuelvan de conformidad".

Al respecto, es importante recordar que la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, la cual era propiedad del señor Sosto Littleton, mediante la resolución número 262-2017 de las 19:20 horas del 20 de diciembre de 2017, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, obtuvo el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma; por lo cual, durante su vigencia hasta el 22 de marzo de 2024, hizo uso del espacio de conformidad con las cláusulas de la propia resolución y del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.

Además, la compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, se encuentra en proceso de obtención de un certificado de explotación desde mediados de 2023, para brindar la enseñanza aeronáutica y prestación de servicios en el campo de la aviación, con domicilio social en el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, su representante judicial y extrajudicial, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, es el señor Sosto Littleton.

Es decir, en forma paralela al funcionamiento de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, la cual tenía como objeto, la enseñanza aeronáutica, el señor Sosto Littleton inició el proceso de certificación aeronáutica de la compañía Aviation Training Company limitada, con el objeto de prestar servicios en el campo de la aviación; ambas compañías bajo la gerencia y representación del señor Carlo Sosto Littleton tendrían identidad en el objeto de su constitución, siendo que la primera ya tenía asignado el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y, la segunda, según certificación del notario público Tomás Esquivel Cerdas, tiene por domicilio social ese mismo espacio.

i. Otrora compañía Aerotica sociedad anónima.

Mediante oficio número GER-006-23 del 20 de diciembre de 2023, la representación de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, señor Carlo Sosto Littleton, manifestó a la Administración la intención de no renovar su personería jurídica y certificado de operación, aduciendo aspectos meramente de estrategia comercial, por cuanto, el nombre de la empresa, el cual es de constitución en el año 1962, no encuentra en la actualidad, oportunidades para mercadear su marca y poder seguir desarrollando la actividad aeronáutica para la cual fue creada, encontrando en esta situación, una desventaja en la competitividad comercial.

De acuerdo con certificación registral número RNPDIGITAL-452677-2024, la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-006798, tuvo como plazo de la entidad jurídica del 1° de abril de 1960 al 22 de marzo de 2024, además, la junta

directiva estaba compuesta, en el cargo de presidente, por el señor Carlo Sosto Littleton y, en el cargo de secretario, por el señor Tilo Heinz Pfleiderer.

La información recibida por la Administración, mediante el escrito del 20 de diciembre de 2023, indica que el certificado de explotación que ostentaba la otrora Aerotica sociedad anónima vencía el 14 de enero de 2024, además, el fenecimiento de la sociedad anónima en la vía registral era el 22 de marzo de 2024; además, en el mismo escrito, el señor Sosto Littleton solicitó que el espacio que ostentaba la otrora compañía Aerotica sociedad anónima fuera trasladado a la compañía Aviation Training Company limitada, la cual se encontraba en proceso de certificación ante la Dirección General de Aviación Civil.

ii. Compañía Aviation Training Company limitada

La compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, tiene plazo social vigente hasta el 24 de febrero de 2122, además, tiene por objeto la enseñanza y prestación de servicios en el campo de la aviación.

La representación judicial y extrajudicial, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, corresponden al señor Carlo Sosto Littleton, en el cargo de gerente de dicha compañía.

Aunado a lo anterior, según declaración jurada del notario público Tomás Esquivel Cerdas, el señor Carlo Federico Sosto Littleton es el fideicomisario principal de la totalidad de las acciones de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, así como, propietario de la totalidad de las acciones de la compañía Aviation Training Company limitada.

De acuerdo con el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1437-2024 del 8 de julio de 2024, emitido por el señor Erick Sagrera Peña, jefe interino de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, la compañía Aviation Training Company limitada se mantiene dentro del plazo para cumplir con la fase número II del proceso de certificación. Veamos la comparativa en primer plano:

	Aerotica sociedad anónima	***Aviation Training Company limitada***
Propietario	*Carlo Sosto Littleton*	*Carlo Sosto Littleton*
Objeto	*Escuela de aviación para pilotos*	*Enseñanza y prestación de servicios en el campo de la aviación*
Domicilio	*Espacio 16 AITBP*	*Espacio 16 AITBP*
Estado registral	*Extinta*	*Inscrita*
Aeronaves	*TI-BII*	*TI-BEV / TI-BDD*

Por lo anterior, es importante destacar la dualidad e identidad de propietario, objeto y domicilio social que permiten identificar que la segunda fue creada con el objetivo de buscar, mediante una estrategia meramente comercial y de mercadeo, mayor competitividad en el ámbito de la formación de pilotos, dejando sin controversia que ambas son propiedad del señor Sosto Littleton.

La Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, establece en el numeral 18, las atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil, entre las cuales destaca la siguiente:

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

(...)

XI.- Fomentar el desarrollo de la aviación civil, facilitar el establecimiento de clubes aéreos, servicios aeronáuticos, talleres de mantenimiento y supervisar las actividades técnicas de las mismas".

Por su parte, en cuanto a extremos relevantes para resolver la presente gestión, la Ley General de Administración Pública señala lo siguiente:

*"**Artículo 4°.-**La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.*

Artículo 15.-
***1.** La discrecionalidad podrá darse incluso por ausencia de ley en el caso concreto, pero estará sometida en todo caso a los límites que le impone el ordenamiento expresa o implícitamente, para lograr que su ejercicio sea eficiente y razonable.*

***2.** El Juez ejercerá contralor de legalidad sobre los aspectos reglados del acto discrecional y sobre la observancia de sus límites.*

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

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

***Artículo 17.-**La discrecionalidad estará limitada por los derechos del particular frente a ella, salvo texto legal en contrario".*

En referencia a la articulación anterior, concretamente a la que requiere conjugación, tenemos que el principio de continuidad de los servicios públicos, según declaración del artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, implica otorgar un privilegio personal o individual en contra del derecho de todos a un trato igualitario ante la ley; declaración explicita de las sentencias números 5131-93, 5484-94, 883-96 y 7788-10, dictadas por la Sala Constitucional, jurisprudencia de aplicación erga omnes.

Veamos que el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública dispone claramente que la continuidad del servicio público supone que la prestación de los servicios no se debe interrumpir; diversos mecanismos jurídicos del ordenamiento administrativo pretenden asegurar este principio, tales como la prohibición de la huelga y de paro en los servicios públicos esenciales, la teoría de la imprevisión para hacerle frente a los trastornos económicos que pueden suspender o paralizar los servicios públicos, el carácter inembargable de los bienes dominicales destinados a la prestación de un servicio público, entre otros.

La regularidad implica que el servicio público debe prestarse o realizarse con sujeción a ciertas reglas, normas o condiciones preestablecidas. No debe confundirse la continuidad con la regularidad, el primer concepto supone que debe funcionar sin interrupciones y, el segundo, con apego a las normas que integran el ordenamiento jurídico; sentencias números 5131-93, 5484-94, 883-96 y 7788-10, dictadas por la Sala Constitucional.

Con esta habilitación, se trata situaciones transitorias y que son urgentes en las que se hace necesario mantener la continuidad de los servicios públicos, para que se permite a la Administración improvisar una autoridad para el servicio de los intereses generales que no pueden ser sacrificados a un prurito legalista, sentencias números 15738-10 y 3266-12, dictadas por la Sala Constitucional.

En síntesis, las decisiones de la Administración, el otorgamiento de permisos o licencia no puede implicar detrimento o afectación de los servicios públicos, es decir, no se puede afectar la calidad, eficiencia y continuidad de los servicios que se prestan, sentencia número 3267-12, dictada por la Sala Constitucional.

Por su parte, la discrecionalidad implica un elemento subjetivo, como es la posibilidad de elección cuando el ordenamiento prevea distintas alternativas u opciones, todas lícitas, cuya libre escogencia encomienda a la Administración. Sin embargo, esa elección, en uso de la potestad discrecional, debe respetar los límites dispuestos en los artículos 15 y 16 de la Ley General de la Administración Pública, el principio de interdicción de la arbitrariedad, las reglas de la ciencia, la lógica y la técnica, así como los principios de la justicia, conveniencia y razonabilidad.

Ahora bien, en cumplimiento de las atribuciones, competencias, habilitaciones y jurisprudencia de la Sala Constitucional, jurisprudencia de aplicación erga omnes, resulta conveniente incentivar, por parte de la Dirección General de Aviación Civil, que se continúe con el desarrollo de actividades aeronáuticas y la continuidad del servicio público, como las

que venía desarrollado el señor Carlo Sosto, mediante la otrora Aerotica sociedad anónima, las cuales pretende seguir realizando con la compañía Aviation Training Company limitada.

Además, con fundamento en el artículo 16 de la Ley General de Administración Pública, la Administración no puede dictar un acto administrativo contrario a principios elementales de justicia, lógica y/o conveniencia; en este caso, resulta notorio que el señor Sosto Littleton pretende seguir prestando el servicio aeronáutico para el cual se le otorgó el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, pero que por situaciones totalmente viables, debió de cambiar la denominación jurídica que prestará el servicio público.

En este sentido, con fundamento en los criterios anteriormente indicados, tenemos que para disponer de un espacio en cualquiera de los aeropuertos internacionales y poder albergar una o varias aeronaves y/o brindar un servicio aeronáutico, se debe contar con un certificado de explotación y certificado de operador aéreo o certificado operativo, según la naturaleza del servicio a brindar.

Asimismo, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1123-2018 del 28 de setiembre de 2018, la Unidad de Asesoría Jurídica avaló, en los casos de que el operador se encuentre realizando el proceso de certificación técnica, el otorgamiento de un espacio de forma temporal y excepcional, ya que no habría un motivo válido para obstaculizar a los solicitantes la obtención de los productos que conlleva la culminación de los procesos de certificación, si el solicitante cumple lo que le es atinente y cuando la demostración lo amerite.

El permiso de uso se otorga intuito personae, en virtud de las cualidades y circunstancias particulares de cada permisionario, resultando improcedente la comercialización o disposición de esos espacios, por parte de los permisionarios con terceros, dado que las actividades comerciales y de mantenimiento o manipulación que pueda generarse en esos espacios, deben contar con la supervisión y control de la autoridad pública a los efectos de asegurar que esas actividades no resulten ajenas o contrarias al interés público y no generen potencial peligro del enriquecimiento sin causa que podría generarse si los permisionarios estuvieran lucrando con actividades de renta de esos espacios a terceros o incluso en el evento de que los permisionarios faciliten esos espacios de forma gratuita a terceros, pues de esa forma quedaría en evidencia que el permisionario no tendría en realidad la necesidad del espacio que habría sido causa para que la Administración le adjudicase un permiso de uso en precario.

De igual forma, resulta importante recordar que el permiso de uso puede definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento, sin derecho a resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso. Se trata de un derecho de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración que actúa en ejercicio de su poder discrecional.

La particularidad del caso en cuestión radica en que el Departamento de Aeropuertos identificó el proceso de reasignación del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías

Bolaños Palma, como una solicitud nueva e inconexa con la otrora compañía Aerotica sociedad anónima; asimismo, extrañando en su valoración la justificación y documentos probatorios de la identidad de las compañías, todo brindado por el titular de éstas.

Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Aviation Training Company limitada tiene idéntico propietario, objeto y domicilio social que su antecesora, la otrora Aerotica sociedad anónima, la cual fue sustituida jurídicamente por motivos de índole de mercadeo y competitividad comercial, siendo entonces que el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, se mantiene incólume bajo el ala jurídica de la nueva compañía, la cual se encuentra en proceso de certificación.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Con fundamento en las razones de hecho y derecho expuestas,

***1)** Dar con lugar el reclamo administrativo planteado por el señor Carlo Sosto Littleton, representante legal de la compañía Aviation Training Company limitada, en contra del oficio número DGAC-DA-OF-0112-2024 del 17 de abril de 2024, emitido por el Departamento de Aeropuertos.*

***2)** Asignar el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, **con un área de 600 metros cuadrados**, bajo la responsabilidad de la compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, la cual se encuentra en proceso de obtención de un certificado de explotación, para brindar la enseñanza aeronáutica y prestación de servicios en el campo de la aviación.*

***3)** En caso de que la compañía Aviation Training Company limitada no concluya satisfactoriamente el proceso de certificación o incumpla con sus derechos u obligaciones, la Administración deberá proceder con la recuperación del espacio, para lo cual se ordena al Departamento de Aeropuertos dar seguimiento. En caso contrario, el presente permiso de uso en precario tendrá una vigencia igual a la del certificado de explotación que se otorgue a dicha compañía.*

***4)** En cuanto al canon por el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la compañía Aviation Training Company limitada deberá cancelar cono lote para construir, pues su representante legal fue quien construyó la infraestructura.*

(...)".

(La negrita y subrayado no son del original)

B. Sobre el reclamo administrativo -nulidad absoluta en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, interpuesto por los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada.

Mediante escrito de 15 de noviembre de 2024, los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada, interpusieron reclamo administrativo-nulidad absoluta en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el reclamo interpuesto argumenta lo siguiente:

"(....)

POR EL FONDO DEL ACUERDO QUE SE ALEGA LA NULIDAD ABSOLUTA

Entrando en el fondo del acuerdo que se alega la nulidad absoluta, cabe señalar que el criterio o recomendación de la asesoría jurídica que luego es adoptado como acuerdo del Consejo, radica en 3 diferentes puntos, todos, como se analizará de seguido, total y completamente errados, y más que errados, ilegales toda vez que inobservan las normas establecidas que regulan la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por lo que al ser contrario a derecho, el acto administrativo impugnado en ésta vía declarativa de nulidad, merece la nulidad absoluta de dicho acuerdo tal como se desarrolla de seguido, siendo el primer punto del fundamento jurídico pero errado como se verá, que las sociedades AVIATION TRAINING COMPAÑY LIMITADA y AEROTICA S.A., conforman un grupo de interés económico a pesar de que la segunda como abiertamente analiza y admite la asesoría jurídica y el CETAC, no tiene personería jurídica y por ende, es inexistente a la hora de tomar el acuerdo que se impugna, ergo, algo que no existe no puede ser o formar parte de un grupo de interés económico ni de ningún otro tipo por no existir jurídicamente, como segundo y nuevamente errado argumento, tenemos el procedimiento de "reasignación" del Hangar 16, cuando en la especie, no existe regulado procedimiento alguno, o sea, al ser un tema de derecho público, al no estar regulado, no existe por ende cualquier acto administrativo que avale una conducta no regulada en el ordenamiento jurídico y que tampoco es objeto de la discrecionalidad administrativa, toda vez que SI EXISTE un procedimiento legalmente establecido y una lista de espera con orden prioritario de asignación; y finalmente, el argumento de que estamos antes un servicio público, lo cual al ser una escuela de aviación el certificado que hasta la fecha, persigue AVIATION TRAINING COMPAÑY LIMITADA pero no ha logrado, estamos ante un servicio privado, pues no tiene jamás, la naturaleza de servicio público de acuerdo a la definición de ello, para mayor abundamiento, desarrollaremos los siguientes tres puntos de seguido:

INEXISTENCIA DE GRUPO DE INTERES ECONOMICO:

La Asesoría Jurídica en el oficio DGAC-AJ-OF-0758-2024 de fecha 11 de julio de 2024, visible al folio 120 del expediente administrativo/página 24 del archivo PDF, hace un análisis

somero de los elementos que deben existir para considerar un grupo de interés económico (en adelante GIE), sin embargo, omite dicha Asesoría, un elemento de excepcional importancia, como lo es que la sociedad AEROTICA S.A. jurídicamente no existe desde el día 22 de marzo de 2024 en que venció su plazo social y por ende cesó su personería, ergo, la misma jurídicamente no existe.

A efectos de analizar la existencia o no de un GIE es importante definir y establecer cuáles son los requisitos para su conformación por lo que nos remitimos a la Resolución RCS-138-2018 de la SUTEL y que corresponde a "Criterios para la declaratoria de un Grupo de Interés Económico", que si bien no es aplicable al caso en concreto, hace una recolección de suma relevancia de criterios jurisprudenciales y doctrinarios para definir y establecer la existencia de un GIE:

"1. ANALISIS GENERAL SOBRE LOS GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO

(...)

De todo el conjunto anterior de definiciones, doctrina y jurisprudencias, sin lugar a duda se puede concluir de forma muy fácil y sencilla sin un mayor desgaste de entendimiento que para que exista un GIE se requiere de al menos DOS personas.

Ahora bien, la sociedad AEROTICA S.A. al encontrarse disuelta de pleno derecho por vencimiento del plazo conforme al artículo 206 del Código de Comercio, NO EXISTE JURIDICAMENTE, Y HA PERDIDO A PARTIR DE SU DISOLUCION, LA PERSONERIA JURIDICA, conforme al numeral 209 del mismo cuerpo normativo, lo que implica además, que los otrora directores, ya no lo son más, de ahí que no solamente no existe la sociedad o la entidad, sino que además ya no existe el elemento de identidad en la dirección de los miembros del supuesto GIE, pues el señor SOSTO no es director de AEROTICA.S.A. a partir de la disolución, y en consecuencia demás, al fenecer dicha sociedad, tampoco existe ninguno de los demás elementos como dirección, como ya se dijo, identidad en el objeto, por cuanto al fenecer, no puede ejercer ningún objeto ni actos de comercio, no puede tener domicilio como hace ver la asesoría legal, que existe identidad de domicilio, pues jurídicamente no existe, en fin, para que exista un GIE, debe existir al menos dos integrantes, y AEROTICA S.A. al estar disuelta, no puede integrar el GIE por cuanto NO EXISTE JURIDICAMENTE, NO TIENE CAPACIDAD LEGAL, NO TIENE PATRIMONIO, pues el mismo para a ser parte de la liquidación, NO TIENE DOMICILIO SOCIAL, pues ya jurídicamente no existe, NO PUEDE EXISTIR IDENTIDAD DE DIRECCION, pues el señor SOSTO cesó en la dirección de la misma, el día en que el plazo social venció y su nombramiento en paralelo también venció, EN SINTESIS NO PUEDE EXISTIR UN GIE ENTRE UNA SOCIEDAD JURIDICAMENTE FENECIDA Y UNA ACTIVA.

Por otro lado, justifica la Asesoría Jurídica de la DGAC, que el cambio de sociedad básicamente se debe a que el nombre de la otora AEROTICA no le gusta al señor SOSTO, y que supuestamente, no podían generar marketing con dicho nombre por tener supuestamente una connotación de tipo "erótico" lo cual a la fecha desconocemos a que se refiere con ello,

lo cierto del caso, es que dicha justificante, lejos de ser motivo suficiente para intentar llevar a cabo una asignación de un espacio en el AITBP de forma solapada, violentando el Reglamento y la lista de espera, lo cierto del caso es que de ser cierto, la empresa AEROTICA tenía la potestad de cambiar su razón social, incluso de convertirse en una sociedad de otro tipo tal como lo faculta el numeral 225 del Código de Comercio, igualmente podía ampliar su plazo social por estar permitido en dicha normativa, de igual manera esa empresa AEROTICA, no demostró que existiera imposibilidad en extender el plazo social de acuerdo a su constitución, toda vez que nunca aportó al expediente administrativo, copia certificada de dicho pacto constitutivo.

Ya como si fuera poco, tampoco se cumple legalmente el supuesto de que las acciones estuvieran bajo un mismo propietario, toda vez que en la certificación de capital accionario de la extinta sociedad ***AEROTICA S.A****. el notario público TOMAS ESQUIVEL CERDAS certifica que el señor CARLOS SOSTO es el fideicomisario principal en un supuesto fideicomiso denominado* ***CONTRATO DE FIDEICOMISO DE GARANTIA DE ACCIONES – COMPAÑÍA AEROTICA / 2013****, no obstante, tras consultar el Registro Público, no aparece ningún fideicomiso de garantía bajo ese nombre con cédula jurídica asignada, por ende, de ser cierta la existencia del dicho fideicomiso, el mismo se encuentra al margen de la ley, toda vez que no realiza la declaración de Beneficiarios Finales en el Banco Central conforme la Ley 9416, Ley para Mejorar la Lucha contra el Fraude Fiscal, además, la figura del fideicomisario principal, no implica titularidad actual de las acciones, sino que tal posibilidad o derecho, está regulado dentro del contrato de fideicomiso, el cual tampoco se ha aportado al expediente administrativo, por lo que no se puede partir de una falsa premisa de que el señor SOSTO sea el dueño del capital social de la extinta* ***AEROTICA*** *como el CETAC lo dio por sentado con el solo dicho.*

Por todo lo antes expuesto, es claro que el cambio de sociedad, va más allá de un simple cambio de nombre, pues existen mecanismos legales más sencillos de utilizar, además se concluye que ***NO EXISTE UN GIE ENTRE AEROTICA Y AVIATION TRAINING COMPANY*** *por cuanto es requisito para considerar la existencia del GIE que exista al menos dos personas que lo conforman, y la primera a la hora de su disolución,* ***dejó de existir*** *y por ende no puede ser parte de absolutamente nada, menos de un GIE, así está definido en la doctrina, en la normativa e incluso así está desarrollado por la Jurisprudencia, muy especialmente el Tribunal Contencioso que en caso de no anularse el acuerdo de referencia, probablemente revisará en dicha vía lo actuado por el CETAC, además podemos concluir como consecuencia directa, de que* ***AEROTICA*** *al haber fenecido y dejar de existir jurídicamente, y haber perdido la personalidad jurídica desde inicio de año, que no puede compartir identidad de dirección, objeto, patrimonio, intereses ni ningún otro elemento con* ***AVIATION TRAINING COMPANY*** *pues con su muerte jurídica, perdió la representación, dejó de existir su objeto, cesó su domicilio social, quedó sin dirección y representación alguna, su patrimonio se extingue y pasa a una ficción jurídica que es la liquidación, perdió total y completamente su capacidad, por ende, al momento de dictar el acto administrativo que se impugna, no existía ni era posible la existencia de* ***NINGUNO DE LOS ELEMENTOS ESCENCIALES Y NECESARIOS PARA SIQUIERA CONSIDERAR LA EXISTENCIA DE UN GIE, POR LO QUE EL ACUERDO DE ASIGNARLE EL HANGAR 16 DEL***

AITBP, ES TOTAL, COMPLETA Y ABSOLUTAMENTE NULO Y DESDE YA SOLICITAMOS ASI SEA DCLARADO.

- ***INEXISTENCIA DE UN PROCEDIMIENTO DE "REASIGNACION":***

Tal como se desprende de la literalidad del Reglamento vigente para la asignación de espacios en el AITBP, que corresponde al Decreto Ejecutivo No. 34849-MOPT debidamente publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 221 del 14 de setiembre de 2008, no existe ni expresa ni tácitamente un procedimiento para la "reasignación" de espacios en dicho aeropuerto, los procedimientos son la pérdida del permiso de uso al no cumplir con los requisitos legales y la asignación al siguiente operador en la lista de espera que por turno corresponda y que cumpla con los requisitos legales para asignársele un espacio en dicho aeródromo, en síntesis, una solicitud que no sea la asignación siguiendo el procedimiento establecido y respetando la lista de espera de aquellos operadores que si han seguido el procedimiento es total y completamente ilegal, violatorio del principio de igualdad, de legalidad, de razonabilidad, así como además es inmoral y nada ético.

Dicho lo anterior, la lógica dicta, que al solo existir un procedimiento de asignación, cualquier solicitud de reasignación como la presentada por la empresa ***AVIATION TRAINING COMPANY DEBIÓ DE SER RECHAZADO*** *como lo ha sostenido el Departamento de Aeropuertos, por el solo hecho de no existir el procedimiento regulado, donde tampoco entra en juego la discrecionalidad administrativa, que en sí, consiste en aplicar criterios discrecionales al amparo de la razonabilidad y la proporcionalidad, cuando no existe norma expresa, no obstante, en el caso que nos ocupa, existe normativa que regula el procedimiento de forma puntual y taxativa.*

El Principio de Legalidad consagrado en la Ley General de la Administración Pública es sumamente claro y puntual, el actuar de la administración debe de apegarse al bloque de legalidad, debe de actuar dentro de las normas y el ordenamiento jurídico, dicho de forma sencilla, la administración solamente puede hacer lo que la Ley o la norma la faculta, de tal suerte, que inventarse un procedimiento de "reasignación" de espacios en el AITBP, cuando existe un Reglamento que regula la asignación de espacios y existiendo una lista de espera de operadores que ***SI HAN CUMPLIDO LA NORMATIVA,*** *es una actuación ilegal, absolutamente nula y contraria al bloque de legalidad y por ende al principio de legalidad.*

Como prueba de lo anterior, podemos citar el desarrollo que la Procuraduría General de la República le ha dado al tema mediante el Dictamen OJ-103-2000 del 18 de diciembre del año 2000 que en lo de interés señala:

"I.- SUJECION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA AL LLAMADO BLOQUE DE LEGALIDAD O PRINCIPIO DE LEGALIDAD.

La Ley General de la Administración Pública No.6227 de 2 de mayo de 1978 contiene diversas disposiciones normativas que explican el contenido y significado del término Administración Pública.

Efectivamente, en su artículo 1° dicha Ley General establece que:

"La Administración Pública estará constituida por el Estado y los demás entes públicos, cada uno con personalidad jurídica y capacidad de derecho público y privado."

El numeral 4° de la ley de referencia expresa que:

"La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios."

Además, el numeral 11 Ius Ibidem dispone:
"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."

La Sala Constitucional en el Voto 440-98, citado en la Opinión Jurídica de esta Procuraduría O.J.-030-2.000 de 24 de marzo de este año, "ha sostenido la tesis de que, en el Estado de derecho, el principio de legalidad postula una forma especial de vinculación de las autoridades e instituciones públicas al ordenamiento jurídico.". Así, la Sala expresó que ". . . ***toda autoridad e institución pública lo es y solamente puede actuar en la medida en que se encuentre apoderada para hacerlo por el mismo ordenamiento, y normalmente a texto expreso –para las autoridades e instituciones públicas solo está permitido lo que esté constitucional y legalmente autorizado en forma expresa, y todo lo que no esté autorizado les está vedado****-; así como sus dos corolarios importantes, todavía dentro de un orden general; el principio de regulación mínima, que tiene especiales exigencias en materia procesal, y el de reserva de ley, que en este campo es casi absoluto.".*

El principio de legalidad significa "que ***los actos y comportamientos de la Administración deben estar regulados por norma escrita, lo que significa desde luego el sometimiento a la Constitución y a la ley, preferentemente, y en general a todas las normas del ordenamiento jurídico –reglamentos ejecutivos y autónomos especialmente-; o sea, en última instancia, a lo que se conoce "el principio de juridicidad de la Administración". En este sentido es claro que, frente a un acto ilícito o inválido, la Administración tiene, no solo el deber sino la obligación, de hacer lo que esté a su alcance para enderezar la situación****". (Voto 897-98 y dictamen de esta Procuraduría C-008-2000 de 25 de enero de este año).*

Lo anterior significa que la Administración Pública, y consecuentemente la Asamblea Legislativa, de la que también es parte, debe sujetar necesaria e imperiosamente sus actuaciones al bloque de legalidad, entendido este como "todo el orden jurídico y no sólo a la

ley formalmente emanada de la Asamblea Legislativa. Su consecuencia fundamental es que la Administración requiere de una habilitación del ordenamiento para actuar." (ROJAS, Magda Inés. El Poder Ejecutivo en Costa Rica. Editorial Juricentro, 2° Edición, San José, l997, p. 364)". (la negrita y el subrayado son propios)

Analizado lo anterior, y partiendo de que lo que se encuentra legalmente establecido y regulado es el procedimiento de ASIGNACION DE ESPACIOS y que no existe un procedimiento de REASIGNACION DE ESPACIOS en el aeródromo de cita, es ilegal que ese Consejo Técnico por medio de un acuerdo, cree un procedimiento que en la normativa no se encuentra regulado, y que como ya lo dijo la Sala Constitucional en el voto 897-98 transcrito antes, el CETAC está en la obligación de enderezar la situación y por ende, declarar nulo el acuerdo que se viene atacando y ordenar cumplir con el Reglamento creado para los fines reiteradamente indicados.

- ***EMPRESA REASIGNADA NO CUMPLE CON LOS REQUISITOS LEGALES.***

Más allá de lo referente a reasignación de espacios, a la existencia o no de un grupo de interés económico y como parte de la inobservancia del principio de legalidad antes desarrollado, con la certificación que se adjunta, queda demostrado que en la actualidad la empresa AVIATION TRAINING COMPANY no cuenta con ningún tipo de Certificado de Operados ni tampoco cuenta con aeronaves a su nombre, así lo indica expresamente el representante legal de la empresa, así se puede constar en la consulta pública del Registro Público además:



Dicho lo anterior, esa empresa a la que se le ha otorgado un espacio en el AITBP, no cumple con ninguno de los requisitos establecidos en el Reglamento de cita, en el artículo 5, por lo tanto, asignarle un espacio en detrimento de los operadores que han cumplido con lo regulado en el Reglamento y que se encuentran desde vieja data en la lista de espera para que les asignen un espacio, es total y completamente violatorio del Principio de Legalidad, del

derecho de igualdad consagrado constitucionalmente y el total, completa y absolutamente nulo y reiteramos, así solicitamos sea expresamente declarado.

-NO SE PUEDE REASIGNAR ALGO QUE NO SE TIENE

Como se desprende de las pruebas y de todo lo antes desarrollado, independientemente de la existencia de un grupo de interés económico, de la existencia o no de un procedimiento de "reasignación", del no cumplimiento de los requisitos legales por parte de AVIATION TRAINING COMPANY para la asignación de un espacio en el AITBP, lo cierto del caso es que el Certificado que tenía la otrora empresa AEROTICA, venció desde el mes de enero de 2024, por lo que debió de procederse de forma inmediata con la notificación de desalojo por parte de la DGAC y/o CETAC y proceder con asignar el espacio al siguiente operador en la lista de espera, de tal suerte que AEROTICA ya no era la titular del permiso de uso del hangar, mucho menos a la hora del dictado del acto administrativo que se impugna, además, ***NO SE LE DIO AUDIENCIA NI TRASLADO DE LA SITUACION AL RESTO DE OPERADORES EN LISTA DE ESPERA PARA QUE HICIERAN VALER SU DERECHO DE DEFENSA ANTES LA INTENCION DE UNA "REASIGNACION" O ASIGNACION SOLPADA DE DICHO ESPACIO EN EL AITBP, POR LO QUE AL HABER INTERESES EN JUEGO DE LOS DEMAS OPERADORES EN LISTA DE ESPERA, EL ACTO ADMINISTRATIVO ES TOTAL Y ABSOLUTAMENTE NULO POR SER VIOLATORIO DEL DEBIDO PROCESO Y DERECHO DE DEFENSA,*** *por todo lo anterior, es improcedente reasignar a un operador que no se encuentra en lista de espera, un espacio que no le corresponde.*

El diccionario jurídico del Poder Judicial define la palabra "REASIGNAR" como:

reasignar

Fijar o señalar dos o más veces lo que le corresponde a una persona o cosa. || Variar la cantidad que, para un fin determinado, primeramente se dio o se tenía que dar. || Cambiar la fijación o determinación de un cargo, trabajo u obra. || Volver a establecer, precisar o determinar.

Definido lo anterior, volver a establecer, conforme lo dicta Reglamento respectivo, reasignar el espacio 16 del AITBP, significa, volver a asignar a otro operador, ergo, el siguiente en la lista de espera. La resolución que se impugna, lo que vino fue a hacer una asignación del espacio "a dedo" saltándose todos los procedimientos y la lista de espera favoreciendo de forma injustificada a un tercero ***QUE NI SIQUIERA ES OPERADOR AEREO.***

-NO ES UN SERVICIO PUBLICO:

Uno de los criterios o parámetros bajo los que se escuda el CETAC para asignar de forma ilegítima el Hangar 16 del AITBP es que ***AVIATION TRAINING COMPANY*** *brinda un servicio público, y que por ello, la DGAC y el CETAC debe velar por la continuidad del servicio y por eso, proceden a asignar un espacio que quedó libre por el vencimiento del permiso de uso a esa empresa que ni siquiera es operador aéreo y se "brincan" la lista de espera de asignación de espacios oficial, bajo esa premisa, cuando la empresa asignada ni siquiera es operador aéreo y las demás empresas u operadores en espera si lo son en su mayoría, salvo uno que otro que son propietarios de aeronaves privadas, no obstante el certificado que pretende la empresa* ***AVIATION TRAINING COMPANY*** *es para Escuela de Aviación, por lo que es importante establecer si dicho servicio encaja en lo público o lo privado.*

Servicio público, ha sido definido en múltiples oportunidades, por lo anterior podemos citar la definición dada nuevamente por la Procuraduría General de la República en el Dictamen C-002-2002 del día 07 de enero de 2002 que lo definió:

"Ahora bien, el servicio público se define ***como una actividad que satisface la necesidad de interés general de la colectividad, por lo que se manifiesta como una prestación a la población ("un servicio prestado al público"), a quien satisface su necesidad.*** *Es por ello que, en principio, no puede hablarse propiamente de servicio público cuando la actividad es realizada para la Administración, en orden a satisfacer sus propias necesidades. En ese sentido, la compra de servicios para que la Administración Pública ejercite su competencia y preste los servicios públicos que le corresponden no puede ser calificada de servicio público. Podrá hablarse de prestación de servicios profesionales o técnicos a la Administración para la prestación del servicio público, pero no de explotación privada de un servicio público. Tal es, por ejemplo, la contratación de servicios de ingeniería, psicología, servicio social, electricidad, etc." (la negrita y el subrayado son propios)*

Por lo anterior, es evidente que una escuela de enseñanza de aviación, no satisface ningún interés general y mucho menos de una colectividad, tampoco es una prestación a la población, sino que es una actividad total y completamente privada, de ahí que la interrupción de ese servicio, que además no existe, pues la empresa ***AVIATION TRAINING COMPANY*** *ni siquiera ha empezado a dar ninguna clase de servicio al no estar certificada y la otrora empresa AEROTICA no opera desde hace mucho tiempo y tampoco tiene certificado vigente, no podemos hablar ni de servicio público, y la teoría de la continuidad del servicio, independientemente sea público o privado, se cae por su propio peso, pues* ***NO EXISTE SERVICIO DEL TODO EN LA ACTUALIDAD Y DESDE HACE MUCHO TIEMPO ATRÁS QUE SE PUEDA VER AFECTADO POR UNA "INTERRUPCION".***

-DEL CANON IMPUESTO Y LOS FONDOS PUBLICOS:
Además de todas las nulidades e ilegalidades antes señaladas y desarrolladas, el acto impugnado en la parte dispositiva, punto 4, sin mayor desarrollo y abundamiento señala:

"4) *En cuanto al canon por el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la compañía Aviation Training Company limitada*

deberá cancelar cono(sic) lote para construir, pues su representante legal fue quien construyó la infraestructura."

Del expediente administrativo de dicho Hangar, no consta en ningún momento que el representante legal de Aviation Training Company se le otorgara un permiso de uso o que éste haya hecho o realizados la infraestructura en dicho espacio de propio peculio, lo que se denota del expediente es que la otrora sociedad AEROTICA fue la usuaria en precario de dicho espacio desde muy vieja data y por ende, cualquier mejora o construcción, al ser terrenos del Estado bajo administración del CETAC, las mejoras realizadas por dicha empresa, con su fenecimiento y terminación del permiso de uso en precario, pasan a ser del Estado, por lo que cualquier reasignación de dicho espacio, a un nuevo operador, sin importar quien sea el nuevo usuario del espacio, debe pagar el canon como lote construido, pues se está tocando de forma ilegítima e injustificada, fondos que el Estado debe de percibir en razón del permiso de uso, todo lo cual es en beneficio del interés público al tratarse de finanzas públicas, por lo anterior, además se procede a remitir copia de la denuncia a la Contraloría General de la República como ente fiscalizador de las finanzas públicas.

CONCLUSIONES:

Podemos concluir con todo lo antes expuesto que el acuerdo del CETAC es total, completa y absolutamente nulo, así debe ser declarado, no se puede considerar la existencia de un grupo de interés económico entre las dos entidades por cuanto no se da ningún supuesto, empezando con que NO EXISTEN DOS ENTIDADES, toda vez que una jurídicamente feneció hace ya bastantes meses, y de ahí que no se puede tener presente NI UNO SOLO DE LOS ELEMENTOS DE IDENTIDAD QUE PUEDEN GENERAR EL CONSIDERAR LA EXISTENCIA DE UN GIC, por otro lado se puede concluir que no procede una "REASIGNACION" a una empresa que no está ni siquiera en la lista de espera para la asignación de espacios en el AITBP, que la empresa AVIATION TRAINING COMPANY no cuenta con ninguno de los requisitos reglamentarios para que se le asigne un espacio en el AITBP, que la reasignación del espacio 16 en dicho aeropuerto, conforme al Reglamento respectivo, se debe de asignar al operador que por turno corresponde, que la actividad que a futuro pretende dar la empresa AVIATION TRAINING COMPANY no es un servicio público y la interrupción en el servicio que daba AEROTICA y que ahora pretende dar AVIATION TRAINING COMPANY no es para nada un factor determinante que justifique el irrespeto a la normativa y el derecho de los demás operadores que si cumplieron con la reglamentación y que se encuentran desde vieja data en lista de espera para que se les asigne un espacio, y por todos los aspectos antes señalados el acuerdo que se impugna fue dictado contrario a derecho, es violatorio a principios constitucionales como el de igualdad, es violatorio del principio de legalidad, el CETAC actuó al margen de la normativa e irrespetó los procedimientos reglamentariamente establecidos creando un procedimiento no regulado para favorecer a la empresa AVIATION TRAINING COMPANY sin que exista un verdadero motivo, por tanto el acto administrativo deber ser revocado por ser contrario al ordenamiento y por ser carente de una motivación válida.

PRETENSION.

Por todo lo antes señalado, hechos, probanzas y fundamento fáctico y jurídico, solicito se admita el presente reclamo administrativo para su trámite, declarando con lugar el reclamo y ordenando la nulidad absoluta, evidente y manifiesta del acuerdo 116-2024 de las 19:31 horas del 30 de julio de 2024, para que se dicte un nuevo acto administrativo apegado a la normativa existente, subsidiariamente, se declare con lugar el presente reclamo administrativo y se cancele la asignación del hangar 16 a la empresa AVIATION TRAINING COMPANY ordenando el desalojo inmediato del mismo a sus actuales ocupantes y reasignado dicho espacio, siguiendo la lista de espera existente como en derecho corresponde, caso contrario, se dé por agotada la vía administrativa a efectos de que la nulidad sea revisable en la vía contenciosa administrativa.

(...)".

C. Sobre el fondo del reclamo administrativo y nulidad absoluta interpuesto contra la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

i. Sobre la legitimación de los señores Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways sociedad de responsabilidad limitada.

Respecto de la legitimación en la causa como requisito para figurar como parte actora o demandada en una causa judicial, en la sentencia número 001042-F-SI-2013 de las 8:50 horas de 14 de agosto de 2013, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia consideró lo siguiente:

"(...)

De conformidad con la doctrina procesalista, la denominada "legitimatio ad causam" activa o pasiva o, como también se le denomina, legitimación en la causa o legitimación para obrar, alude a la condición de titular del derecho (el actor) y de obligado a la prestación (el demandado). Es decir, están legitimados en la causa las personas que jurídica y directamente van a ser afectadas en sus derechos por la sentencia. En esta línea de pensamiento, esta Sala ha señalado que la legitimación es: "(...) un presupuesto de la pretensión formulada en la demanda y de la oposición hecha por el demandado, para hacer posible la sentencia de fondo que las resuelve; consecuentemente la legitimación en la causa no constituye un presupuesto procesal, en tanto no se refiere al procedimiento o al válido ejercicio de la acción, antes bien se refiere a la relación sustancial que debe existir entre actor y demandado y al interés sustancial que se discute en el proceso. La legitimación en la causa se refiere a la relación sustancial que se pretende existente entre las partes del proceso y el interés sustancial en litigio. El demandado debe ser la persona a quien le corresponde por la ley oponerse a la pretensión del actor o frente a la cual la ley permite que se declare la relación jurídica sustancial objeto de la demanda; y el actor la persona que a tenor de la ley puede formular las pretensiones de la demanda, aunque el derecho sustancial pretendido no exista o le corresponda a otro. De acuerdo al sujeto legitimado o a su posición en la relación procesal se puede distinguir entre legitimación activa y pasiva, la primera le corresponde al actor y a

las personas que con posterioridad intervengan para defender su causa, la segunda le pertenece al demandado y a quienes intervengan para discutir y oponerse a la pretensión del actor. La ausencia de legitimación en la causa constituye un impedimento sustancial, si el juzgador se percata de la falta de la misma, así debe declararlo de oficio y dictar una sentencia inhibitoria, lo que no es óbice para que sea alegada oportunamente como excepción previa. (...) En consecuencia, la legitimación es la aptitud para ser parte en un proceso concreto, puede ser activa o pasiva, lo cual dependerá de las condiciones que para tal efecto establezca la ley en cuanto la pretensión procesal. Así, la legitimación ad causam activa, que interesa en el caso en estudio, es la capacidad para demandar, carácter que nace de la posición en que se halle el sujeto, respecto a la pretensión procesal promovida. En suma, es la identidad necesaria que debe darse entre el actor y el derecho que pretenda en juicio. ... " (Lo subrayado no es del original. Sentencia número 976 de las 7 horas 40 minutos del 19 de diciembre de 2006. En igual sentido, pueden consultarse, entre otras, las resoluciones de esta Sala números 89 de las 14 horas 50 minutos del 19 de junio de 1991, 83 de las 15 horas 15 minutos del 24 de septiembre de 1997, 604 de las 10 horas del 17 de agosto de 2007 y 1023-A-S1-2009 de las 14 horas 50 minutos del 1 de octubre de 2009)".

En cuanto al primer caso, se observa que la persona mencionada (Everardo Carmona Estrada), como representante de representante legal de la compañía Carmon Air Charters Limitada no figura en la lista de espera de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por lo que no tiene legitimación activa en este asunto, ya que no ha presentado solicitud alguna.

Por otro lado, en relación con el señor Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, según lo dispuesto en el oficio número DGAC-DA-OF-0398-2023 citado, se confirma que se encuentra en la lista de espera para la asignación de un espacio en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. La solicitud número VU 2654-2021E de 11 de noviembre de 2021, la ubica en la posición número 9.

En este contexto, se procede a atender el reclamo de la compañía Costa Rica Green Airways, ya que cumple con la legitimación activa, por encontrarse en espera de obtener un espacio en el mencionado aeropuerto. Lo resuelto por el Consejo Técnico de Aviación Civil podría tener un impacto, ya sea positivo o negativo, en el desarrollo de su actividad comercial, existe un interés legítimo.

ii. Sobre el fondo de los reclamos interpuestos:

a. INEXISTENCIA DE GRUPO DE INTERES ECONOMICO:

En cuanto al primer argumento, es de señalar que el señor Carmona Rojas, como representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, parte de una **premisa equivocada** al exponer que el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, el permiso de uso en precario del hangar del 16 Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por considerarlo que forma parte de un grupo de interés económico.

Observemos que en la resolución número 16-2024 citada, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

"(...)

I) Sobre el fondo del asunto

De acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil el otorgamiento, modificación, cancelación, prórroga o suspensión de los permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos y servicios de despacho aéreo.

Asimismo, el artículo 5 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT del 6 de mayo de 2008, establece en lo siguiente:

*"El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, **un certificado de operador aéreo** y a los propietarios de aeronaves de uso Privado".*

En ese sentido, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del seis de noviembre de 1991, sobre la figura del permiso de uso en precario, la Sala Constitucional dispuso lo siguiente:

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

Sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 del 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional se pronunció de la siguiente manera:

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

Al respecto, en su dictamen número 08948 del 27 de junio de 2006, la Contraloría General de la República señaló lo siguiente:

"A- LOS TITULARES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN

Como bien se señala en la consulta, el certificado de explotación es el documento por medio del cual se concede la explotación de un servicio aéreo público, lo que sededuce del artículo 143 (antiguo 138) de la Ley de Aviación Civil:

"Para la explotación de cualquier servicio aéreo público, se requiere un certificado de explotación otorgado por el Consejo Técnico de Aviación civil, debidamente aprobado por el Poder Ejecutivo si se tratare de servicios aéreos internacionales.

El Certificado de explotación es un contrato-concesión cuyos derechos no podrán ser transferidos o embargados en ningún caso y estarán sujetos a las demás limitaciones y sanciones del derecho administrativo".

El certificado de explotación se otorga para explotar el servicio de navegación aérea, el cual debe necesariamente prestarse a partir de un aeropuerto o aeródromo, sea público o privado, lo que conlleva el uso de terrenos e instalacionesdentro de ese bien. Es por ello que, en la solicitud de certificado de explotación, debe indicarse: "Los aeródromos e instalaciones auxiliares que pretendan utilizar" (artículo 147, g). Ahora bien, si se autoriza la explotación de un servicio aéreo que implica la utilización de los aeropuertos públicos, no se concibe desde un punto de vista lógico el denegar a la empresa explotante el derecho de usar el dominio público. Para la construcción de las instalaciones necesarias se deberá facilitar el uso correspondiente, por el plazo de vigencia del certificado de explotación y en el tanto en que se encuentre vigente, facultad que podrá establecerse en el certificadode explotación y, solo en su defecto, otorgarse por medio de un permiso de uso.

No se trata, empero, de un derecho exclusivo de uso, según se deriva del artículo 154 (antiguo 149) de la citada Ley:

"Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de espacios aéreos, aerovías, rutas, aeropuertos, aeródromos, facilidades o servicios auxiliares de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación deservicios públicos, en las condiciones que establece esta ley".

Ahora bien, en el fondo del asunto, el señor Sosto Littleton planteó que se reconsidere el oficio número DGAC-DA-OF-0112-2024 del 17 de abril de 2024, emitido por las señoras Debby Beer Rojas, encargada de espacios, y Sylvia Jiménez Cascante, jefatura del Departamento de Aeropuertos, mismo que indica que a ese Departamento no le es posible recomendar de forma positiva al Consejo Técnico de Aviación Civil, la gestión de asignación del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviation Training Company limitada, otorgado inicialmente a la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, solicitando, textualmente, lo siguiente:

"Nuestra petitoria, es que se deje sin efecto (revocatoria) la nota DGAC-DA-OF-0112-2024 del 17 de abril de 2024 y en su lugar, recomendar al CETAC, el criterio positivo para el uso

del hangar número 16 a la compañía Aviation Training Company Ltda., con cédula jurídica 3-102-871785, por cuanto cumple con todos los requititos (sic) de ocupación del mismo. Sino se declara con lugar la revocatoria, dar traslado en calidad de apelación para ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, a fin de que resuelvan de conformidad".

Al respecto, es importante recordar que la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, la cual era propiedad del señor Sosto Littleton, mediante la resolución número 262-2017 de las 19:20 horas del 20 de diciembre de 2017, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, obtuvo el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma; por lo cual, durante su vigencia hasta el 22 de marzo de 2024, hizo uso del espacio de conformidad con las cláusulas de la propia resolución y del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.

Además, la compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, se encuentra en proceso de obtención de un certificado de explotación desde mediados de 2023, para brindar la enseñanza aeronáutica y prestación de servicios en el campo de la aviación, con domicilio social en el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, su representante judicial y extrajudicial, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, es el señor Sosto Littleton.

Es decir, en forma paralela al funcionamiento de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, la cual tenía como objeto, la enseñanza aeronáutica, el señor Sosto Littleton inició el proceso de certificación aeronáutica de la compañía Aviation Training Company limitada, con el objeto de prestar servicios en el campo de la aviación; ambas compañías bajo la gerencia y representación del señor Carlo Sosto Littleton tendrían identidad en el objeto de su constitución, siendo que la primera ya tenía asignado el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y, la segunda, según certificación del notario público Tomás Esquivel Cerdas, tiene por domicilio social ese mismo espacio.

i. Otrora compañía Aerotica sociedad anónima.

Mediante oficio número GER-006-23 del 20 de diciembre de 2023, la representación de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, señor Carlo Sosto Littleton, manifestó a la Administración la intención de no renovar su personería jurídica y certificado de operación, aduciendo aspectos meramente de estrategia comercial, por cuanto, el nombre de la empresa, el cual es de constitución en el año 1962, no encuentra en la actualidad, oportunidades para mercadear su marca y poder seguir desarrollando la actividad aeronáutica para la cual fue creada, encontrando en esta situación, una desventaja en la competitividad comercial.

De acuerdo con certificación registral número RNPDIGITAL-452677-2024, la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-006798, tuvo como plazo de la entidad jurídica del 1° de abril de 1960 al 22 de marzo de 2024, además, la junta directiva estaba compuesta, en el cargo de presidente, por el señor Carlo Sosto Littleton y, en el cargo de secretario, por el señor Tilo Heinz Pfleiderer.

La información recibida por la Administración, mediante el escrito del 20 de diciembre de 2023, indica que el certificado de explotación que ostentaba la otrora Aerotica sociedad anónima vencía el 14 de enero de 2024, además, el fenecimiento de la sociedad anónima en la vía registral era el 22 de marzo de 2024; además, en el mismo escrito, el señor Sosto Littleton solicitó que el espacio que ostentaba la otrora compañía Aerotica sociedad anónima fuera trasladado a la compañía Aviation Training Company limitada, la cual se encontraba en proceso de certificación ante la Dirección General de Aviación Civil.

ii. Compañía Aviation Training Company limitada

La compañía Aviation Training Company limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, tiene plazo social vigente hasta el 24 de febrero de 2122, además, tiene por objeto la enseñanza y prestación de servicios en el campo de la aviación.

La representación judicial y extrajudicial, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, corresponden al señor Carlo Sosto Littleton, en el cargo de gerente de dicha compañía.

Aunado a lo anterior, según declaración jurada del notario público Tomás Esquivel Cerdas, el señor Carlo Federico Sosto Littleton es el fideicomisario principal de la totalidad de las acciones de la otrora compañía Aerotica sociedad anónima, así como, propietario de la totalidad de las acciones de la compañía Aviation Training Company limitada.

De acuerdo con el oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1437-2024 del 8 de julio de 2024, emitido por el señor Erick Sagrera Peña, jefe interino de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, la compañía Aviation Training Company limitada se mantiene dentro del plazo para cumplir con la fase número II del proceso de certificación. Veamos la comparativa en primer plano:

	Aerotica sociedad anónima	***Aviation Training Company limitada***
Propietario	*Carlo Sosto Littleton*	*Carlo Sosto Littleton*
Objeto	*Escuela de aviación para pilotos*	*Enseñanza y prestación de servicios en el campo de la aviación*
Domicilio	*Espacio 16 AITBP*	*Espacio 16 AITBP*
Estado registral	*Extinta*	*Inscrita*
Aeronaves	*TI-BII*	*TI-BEV / TI-BDD*

Por lo anterior, es importante destacar la dualidad e identidad de propietario, objeto y domicilio social que permiten identificar que la segunda fue creada con el objetivo de buscar, mediante una estrategia meramente comercial y de mercadeo, mayor competitividad en el

ámbito de la formación de pilotos, dejando sin controversia que ambas son propiedad del señor Sosto Littleton.

La Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, establece en el numeral 18, las atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil, entre las cuales destaca la siguiente:

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

(...)

XI.- Fomentar el desarrollo de la aviación civil, facilitar el establecimiento de clubes aéreos, servicios aeronáuticos, talleres de mantenimiento y supervisar las actividades técnicas de las mismas".

Por su parte, en cuanto a extremos relevantes para resolver la presente gestión, la Ley General de Administración Pública señala lo siguiente:

*"**Artículo 4º**.-La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.*

Artículo 15.-
***1.** La discrecionalidad podrá darse incluso por ausencia de ley en el caso concreto, pero estará sometida en todo caso a los límites que le impone el ordenamiento expresa o implícitamente, para lograr que su ejercicio sea eficiente y razonable.*

***2.** El Juez ejercerá contralor de legalidad sobre los aspectos reglados del acto discrecional y sobre la observancia de sus límites.*

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

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

***Artículo 17.**-La discrecionalidad estará limitada por los derechos del particular frente a ella, salvo texto legal en contrario".*

En referencia a la articulación anterior, concretamente a la que requiere conjugación, tenemos que el principio de continuidad de los servicios públicos, según declaración del artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, implica otorgar un privilegio personal o individual en contra del derecho de todos a un trato igualitario ante la ley;

declaración explicita de las sentencias números 5131-93, 5484-94, 883-96 y 7788-10, dictadas por la Sala Constitucional, jurisprudencia de aplicación erga omnes.

Veamos que el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública dispone claramente que la continuidad del servicio público supone que la prestación de los servicios no se debe interrumpir; diversos mecanismos jurídicos del ordenamiento administrativo pretenden asegurar este principio, tales como la prohibición de la huelga y de paro en los servicios públicos esenciales, la teoría de la imprevisión para hacerle frente a los trastornos económicos que pueden suspender o paralizar los servicios públicos, el carácter inembargable de los bienes dominicales destinados a la prestación de un servicio público, entre otros.

La regularidad implica que el servicio público debe prestarse o realizarse con sujeción a ciertas reglas, normas o condiciones preestablecidas. No debe confundirse la continuidad con la regularidad, el primer concepto supone que debe funcionar sin interrupciones y, el segundo, con apego a las normas que integran el ordenamiento jurídico; sentencias números 5131-93, 5484-94, 883-96 y 7788-10, dictadas por la Sala Constitucional.

Con esta habilitación, se trata situaciones transitorias y que son urgentes en las que se hace necesario mantener la continuidad de los servicios públicos, para que se permite a la Administración improvisar una autoridad para el servicio de los intereses generales que no pueden ser sacrificados a un prurito legalista, sentencias números 15738-10 y 3266-12, dictadas por la Sala Constitucional.

En síntesis, las decisiones de la Administración, el otorgamiento de permisos o licencia no puede implicar detrimento o afectación de los servicios públicos, es decir, no se puede afectar la calidad, eficiencia y continuidad de los servicios que se prestan, sentencia número 3267-12, dictada por la Sala Constitucional.

Por su parte, la discrecionalidad implica un elemento subjetivo, como es la posibilidad de elección cuando el ordenamiento prevea distintas alternativas u opciones, todas lícitas, cuya libre escogencia encomienda a la Administración. Sin embargo, esa elección, en uso de la potestad discrecional, debe respetar los límites dispuestos en los artículos 15 y 16 de la Ley General de la Administración Pública, el principio de interdicción de la arbitrariedad, las reglas de la ciencia, la lógica y la técnica, así como los principios de la justicia, conveniencia y razonabilidad.

Ahora bien, en cumplimiento de las atribuciones, competencias, habilitaciones y jurisprudencia de la Sala Constitucional, jurisprudencia de aplicación erga omnes, resulta conveniente incentivar, por parte de la Dirección General de Aviación Civil, que se continúe con el desarrollo de actividades aeronáuticas y la continuidad del servicio público, como las que venía desarrollado el señor Carlo Sosto, mediante la otrora Aerotica sociedad anónima, las cuales pretende seguir realizando con la compañía Aviation Training Company limitada.

Además, con fundamento en el artículo 16 de la Ley General de Administración Pública, la Administración no puede dictar un acto administrativo contrario a principios elementales de justicia, lógica y/o conveniencia; en este caso, resulta notorio que el señor Sosto Littleton pretende seguir prestando el servicio aeronáutico para el cual se le otorgó el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, pero que por situaciones totalmente viables, debió de cambiar la denominación jurídica que prestará el servicio público.

En este sentido, con fundamento en los criterios anteriormente indicados, tenemos que para disponer de un espacio en cualquiera de los aeropuertos internacionales y poder albergar una o varias aeronaves y/o brindar un servicio aeronáutico, se debe contar con un certificado de explotación y certificado de operador aéreo o certificado operativo, según la naturaleza del servicio a brindar.

Asimismo, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1123-2018 del 28 de setiembre de 2018, la Unidad de Asesoría Jurídica avaló, en los casos de que el operador se encuentre realizando el proceso de certificación técnica, el otorgamiento de un espacio de forma temporal y excepcional, ya que no habría un motivo válido para obstaculizar a los solicitantes la obtención de los productos que conlleva la culminación de los procesos de certificación, si el solicitante cumple lo que le es atinente y cuando la demostración lo amerite.

El permiso de uso se otorga intuito personae, en virtud de las cualidades y circunstancias particulares de cada permisionario, resultando improcedente la comercialización o disposición de esos espacios, por parte de los permisionarios con terceros, dado que las actividades comerciales y de mantenimiento o manipulación que pueda generarse en esos espacios, deben contar con la supervisión y control de la autoridad pública a los efectos de asegurar que esas actividades no resulten ajenas o contrarias al interés público y no generen potencial peligro del enriquecimiento sin causa que podría generarse si los permisionarios estuvieran lucrando con actividades de renta de esos espacios a terceros o incluso en el evento de que los permisionarios faciliten esos espacios de forma gratuita a terceros, pues de esa forma quedaría en evidencia que el permisionario no tendría en realidad la necesidad del espacio que habría sido causa para que la Administración le adjudicase un permiso de uso en precario.

De igual forma, resulta importante recordar que el permiso de uso puede definirse como un acto administrativo, revocable en todo momento, sin derecho a resarcimiento a favor del permisionario, quien no tiene derechos frente al Estado. El Estado no tiene obligaciones para con el permisionario, excepto la de permitirle ejercitar la actividad a que se refiere el permiso. Se trata de un derecho de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración que actúa en ejercicio de su poder discrecional.

La particularidad del caso en cuestión radica en que el Departamento de Aeropuertos identificó el proceso de reasignación del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, como una solicitud nueva e inconexa con la otrora compañía Aerotica sociedad anónima; asimismo, extrañando en su valoración la justificación y documentos probatorios de la identidad de las compañías, todo brindado por el titular de éstas.

Efectuado el análisis integral de la solicitud, se determinó que la compañía Aviation Training Company limitada tiene idéntico propietario, objeto y domicilio social que su antecesora, la otrora Aerotica sociedad anónima, la cual fue sustituida jurídicamente por motivos de índole de mercadeo y competitividad comercial, siendo entonces que el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, para brindar los servicios de enseñanza aeronáutica para pilotos, se mantiene incólume bajo el ala jurídica de la nueva compañía, la cual se encuentra en proceso de certificación.

(...)".

(La negrita y subrayado no son del original)

Como se puede observar en el análisis realizado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la resolución número 116-2024 citada, en ningún momento se estableció que las compañías Aerotica Sociedad Anónima y Aviation Training Company Limitada fueran parte de un grupo de interés económico. Tampoco, en dicha resolución, el órgano colegiado mencionó conceptos, parámetros o información relacionados con un grupo de interés económico. Es importante señalar que esto es lógico, ya que de haber sido considerado de la forma en la que el recurrente lo cita, no se habrían cumplido los requisitos establecidos por el Código de Comercio, ni por el ordenamiento jurídico aplicable para que ambas compañías pudieran conformar un grupo de interés económico.

En el análisis realizado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la resolución número 116-2024 citada, se valoró la situación desde el punto de vista de la prestación de los servicios públicos y los **principios elementales de justicia, lógica** o **conveniencia, tal y como lo establece el artículo 16 de Ley General de la Administración Pública**, considerando aspectos como la relación entre la identidad de los sujetos, el objeto, el domicilio, el carácter de la prestación de los servicios y la actividad comercial a desarrollar por parte de la compañía Aviation Training Company Limitada.

Con base en lo dispuesto por la Ley General de Aviación Civil, en aras de una adecuada explotación de los servicios aeronáuticos y la operatividad del desarrollo de la actividad aeronáutica, se concluyó que era **viable, pertinente, útil, necesaria, justa** y **lógica** la solicitud de la compañía Aviation Training Company Limitada, para mantener en su poder y el hangar 16 citado, para el desarrollo de su actividad comercial, misma que se encontraba realizando desde los años 1960 y hasta la actualidad, desarrollando una actividad aeronáutica comercial.

Cabe destacar que esta actividad había sido previamente desarrollada por el señor Carlo Sosto Littleton, bajo la compañía **Aerotica Sociedad Anónima**; sin embargo, en virtud de una estrategia comercial, problemas de marketing y posicionamiento de marca, pasó a ser gestionada por la compañía **Aviation Training Company Limitada**, sin que se observara ningún cambio en el objeto de la actividad que se sigue desarrollando por la nueva compañía; por lo cual, el numeral 16 de la Ley General de la Administración Pública es aplicable en este caso, pues la Administración no puede dictar actos contra los **principios elementales de justicia, lógica** o **conveniencia**.

El análisis realizado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para permitir que la compañía **Aviation Training Company Limitada** conservara el hangar 16 citado, inicialmente otorgado a la otrora compañía

Aerotica sociedad anónima, se ajusta a lo permitido por el ordenamiento jurídico, artículos 4 y 16 de la Ley General de la Administración Pública. Este análisis está basado en los principios de conveniencia, oportunidad, razonabilidad y proporcionalidad, considerando el servicio público que realiza la empresa de aviación mencionada.

No existe ningún límite en el ordenamiento jurídico que impida la actuación de la potestad administrativa ejercida por este órgano colegiado. En este sentido, el numeral 10 de la Ley General de Aviación Civil otorga a dicha instancia, la potestad de conceder permisos de uso en precario a las empresas que cuenten con un certificado de operación para la prestación de servicios aeronáuticos.

Asimismo, el oficio número DGAC-AJ-OF-1123-2018 de 28 de septiembre de 2018, emitido por la Unidad de Asesoría Jurídica, establece la posibilidad legal de otorgar un espacio de manera temporal y excepcional, cuando el operador esté en proceso de certificación técnica, tal como ocurre en el caso de Aviation Training Company Limitada. Limitar esta posibilidad contravendría el desarrollo de la actividad aeronáutica, lo cual estaría en contra de lo dispuesto en el numeral 18 de la misma ley.

b. INEXISTENCIA DE UN PROCEDIMIENTO DE "*REASIGNACION*":

Señala el recurrente, en cuanto a la inexistencia de un procedimiento de reasignación, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Tal como se desprende de la literalidad del Reglamento vigente para la asignación de espacios en el AITBP, que corresponde al Decreto Ejecutivo No. 34849-MOPT debidamente publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 221 del 14 de setiembre de 2008, no existe ni expresa ni tácitamente un procedimiento para la "reasignación" de espacios en dicho aeropuerto, los procedimientos son la pérdida del permiso de uso al no cumplir con los requisitos legales y la asignación al siguiente operador en la lista de espera que por turno corresponda y que cumpla con los requisitos legales para asignársele un espacio en dicho aeródromo, en síntesis, una solicitud que no sea la asignación siguiendo el procedimiento establecido y respetando la lista de espera de aquellos operadores que si han seguido el procedimiento es total y completamente ilegal, violatorio del principio de igualdad, de legalidad, de razonabilidad, así como además es inmoral y nada ético.*
>
> *Dicho lo anterior, la lógica dicta, que al solo existir un procedimiento de asignación, cualquier solicitud de reasignación como la presentada por la empresa AVIATION TRAINING COMPANY DEBIÓ DE SER RECHAZADO como lo ha sostenido el Departamento de Aeropuertos, por el solo hecho de no existir el procedimiento regulado, donde tampoco entra en juego la discrecionalidad administrativa, que en sí, consiste en aplicar criterios discrecionales al amparo de la razonabilidad y la proporcionalidad, cuando no existe norma expresa, no obstante, en el caso que nos ocupa, existe normativa que regula el procedimiento de forma puntual y taxativa.*
> *(...)*

Analizado lo anterior, y partiendo de que lo que se encuentra legalmente establecido y regulado es el procedimiento de ASIGNACION DE ESPACIOS y que no existe un procedimiento de REASIGNACION DE ESPACIOS en el aeródromo de cita, es ilegal que ese Consejo Técnico por medio de un acuerdo, cree un procedimiento que en la normativa no se encuentra regulado, y que como ya lo dijo la Sala Constitucional en el voto 897-98 transcrito antes, el CETAC está en la obligación de enderezar la situación y por ende, declarar nulo el acuerdo que se viene atacando y ordenar cumplir con el Reglamento creado para los fines reiteradamente indicados.

(...)".

Sobre el argumento presentado por el reclamante, en cuanto a que no existe un procedimiento de reasignación de espacios y que no se puede considerar el tema de la discrecionalidad, esta instancia considera que no lleva razón el señor Carmona Rojas, en su condición citada, por lo siguiente:

El Consejo Técnico de Aviación Civil, dentro de sus competencias, según lo dispuesto en el numeral 10 de la Ley General de Aviación Civil, tiene asignadas *"II.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación* ***de permisos o concesiones*** *para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación".*

Ahora bien, debemos señalar que existe el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, este es el que se utiliza para la asignación de espacios por medio de las figuras de concesión o permisos de uso en precario, para que los operadores que cuenten con un certificado de explotación, certificado de operación o posean aeronaves de uso, puedan utilizar dichos espacio para su actividad. No obstante, lo cierto del caso es que no existe un proceso de reasignación de los espacios otorgados en concesión o permiso de uso. En virtud de lo anterior, la Administración debe utilizar otras figuras legales que la ley permite para garantizar la correcta asignación de esos espacios públicos, esto se llama integración de norma.

En el caso que nos ocupa, valorando la solicitud planteada por la compañía Aviation Training Company Limitada, el Consejo Técnico de Aviación Civil procedió a realizar un análisis de la solicitud planteada, tomando como parámetros, los principios de lógica, conveniencia, oportunidad, discrecionalidad, prestaciones del servicio público; mismos que se encontraban vigentes al momento de otorgarse el espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aerotica sociedad anónima, la cual, como consta en los autos, su propietario, objeto, domicilio, actividad comercial, correspondían en igualdad de condiciones a la nueva compañía Aviation Training Company Limitada, la cual se encontraba en proceso de certificación, conforme lo establece la Ley General de Aviación Civil.

Es importante señalar que el principio de legalidad, establecido en el artículo 11 de la Constitución Política y en el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, dispone que las Administraciones Públicas deben actuar siempre dentro del bloque de legalidad. Este bloque está compuesto por todas las normas escritas y no escritas, la jurisprudencia, la costumbre y los principios de justicia social, entre otros; además, en este caso, el principio de legalidad debe ser valorado desde su ***vertiente positiva***.

Lo anterior demuestra que la discrecionalidad —entendida como la facultad o libertad que tiene una autoridad o entidad para tomar decisiones dentro de un marco legal, pero sin estar obligada a seguir una única opción predeterminada— está también estipulada en el ordenamiento jurídico. Sin embargo, esta discrecionalidad debe ejercerse siempre bajo un análisis exhaustivo de las circunstancias particulares del caso, garantizando que la decisión esté alineada con los principios y valores establecidos por la ley.

Es decir, la utilización de la discrecionalidad, en aquellos casos en que sea procedente, debe llevarse a cabo con base en un análisis riguroso de las situaciones que se presenten a la Administración, para asegurar que la actividad administrativa se ejecute siempre en función del interés público y dentro del marco legal. De esta manera, se garantiza que las decisiones tomadas por la Administración sean justas, razonables y legales, cumpliendo con la misión y objetivos del servicio público.

Todo lo anterior, demuestra que no lleva razón el recurrente en cuanto a que, si no existe un procedimiento de reasignación, la Administración no podía otorgar el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviation Training Company Limitada; por el contrario, la Administración en la búsqueda de mejores soluciones en cuanto a la prestación de los servicios públicos que brinden las compañías, artículo 4 de la ley General de Administración Pública, la actividad de la compañía indicada es - *Enseñanza y prestación de servicios en el campo de la aviación-,* debía recurrir al bloque de legalidad existente y valorar la pertinencia de la solicitud, lo cual fue realizado, arribándose a la conclusión que al existir una dualidad e identidad de propietario, objeto y domicilio social que permiten identificar que la compañía Aviation Training Company Limitada, fue creada con el objetivo de buscar, mediante una estrategia meramente comercial y de mercadeo, mayor competitividad en el ámbito de la formación de pilotos, era necesario para el desarrollo de la actividad, seguir contando con el espacio 16 citado, otorgado a la compañía Aerotica sociedad anónima, la cual también es propiedad del señor Sosto Littleton, con ello manteniéndose la continuidad en la prestación del servicio público.

Recordemos que el numeral 4 de la Ley General de la Administración Pública dispone que - *La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.* Lo anterior, significa no más ni menos que la actuación de la Administración sea continua, eficiente, adaptable a los cambios en el marco legal o en las necesidades sociales y que garantice igualdad de trato a los destinatarios, usuarios o beneficiarios.

Este enfoque no solo refuerza la necesidad de que la Administración actúe dentro de un marco legal, sino que también subraya la importancia de la discrecionalidad bien ejercida. Las decisiones de los entes públicos deben estar orientadas a cumplir con estos principios, siempre **garantizando que se respete el interés público y que las actividades administrativas contribuyan a la mejora continua del servicio público y a la satisfacción de las necesidades de la sociedad.**

En definitiva, la aplicación correcta de la discrecionalidad y el respeto por los principios del servicio público son esenciales para asegurar que la Administración cumpla con su misión de manera efectiva, justa y legal. Lo cual, en el caso en concreto que se analiza, la actuación de la Administración se realizó en estricto a pego a los parámetros previamente citados, garantizando siempre la continuidad del servicio y no evidenciándose violación alguna al bloque de legalidad.

c. EMPRESA REASIGNADA NO CUMPLE CON LOS REQUISITOS LEGALES.

Por otro lado, el recurrente argumenta en su reclamo que la compañía Aviation Training Company Limitada no cumple con los requisitos legales, toda vez que, expone lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Con la certificación que se adjunta, queda demostrado que en la actualidad la empresa AVIATION TRAINING COMPANY no cuenta con ningún tipo de Certificado de Operados ni tampoco cuenta con aeronaves a su nombre, así lo indica expresamente el representante legal de la empresa.*
>
> *(...)*
>
> *Dicho lo anterior, esa empresa a la que se le ha otorgado un espacio en el AITBP, no cumple con ninguno de los requisitos establecidos en el Reglamento de cita, en el artículo 5, por lo tanto, asignarle un espacio en detrimento de los operadores que han cumplido con lo regulado en el Reglamento y que se encuentran desde vieja data en la lista de espera para que les asignen un espacio, es total y completamente violatorio del Principio de Legalidad, del derecho de igualdad consagrado constitucionalmente y el total, completa y absolutamente nulo y reiteramos, así solicitamos sea expresamente declarado".*

Sobre el argumento citado, esta instancia considera que no lleva razón el recurrente, toda vez que ha sido expuesto, tanto en la resolución que se recurre, como en los apartados anteriores de esta resolución, que el Consejo Técnico de Aviación Civil tiene dentro de sus potestades- *II.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación* ***de permisos o concesiones*** *para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.*

Asimismo, en el oficio número DGAC-AJ-OF-1123-2018 de 28 de setiembre de 2018, la Unidad de Asesoría Jurídica avaló, en los casos de que el operador se encuentre realizando el proceso de certificación técnica, el otorgamiento de un espacio de forma temporal y excepcional, ya que no habría un motivo válido para obstaculizar a los solicitantes la obtención de los productos que conlleva la culminación de los procesos de certificación, si el solicitante cumple lo que le es atinente y cuando la demostración lo amerite.

Como se demuestra con el oficio de cita, la compañía Aviation Training Company limitada se encuentra en proceso de obtención de un certificado de explotación desde mediados de 2023, para brindar la enseñanza aeronáutica y prestación de servicios en el campo de la aviación, con domicilio social en el espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, su representante judicial y extrajudicial, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, es el señor Sosto Littleton.

Lo expuesto previamente ha sido confirmado por la Administración, según oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-1437-2024 de 8 de julio de 2024, emitido por el señor Erick Sagrera Peña, jefe interino de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas. En dicho oficio, el señor Sagrera Peña indicó que la compañía Aviation Training

Company Limitada se encuentra dentro del plazo establecido para cumplir con la fase número II del proceso de certificación. Esto demuestra que la empresa cumple con los requisitos necesarios para obtener un espacio en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Asimismo, se confirma que la compañía Aviation Training Company Limitada cumple con lo dispuesto en el Reglamento para la asignación de espacios en el aeropuerto, y se han considerado tanto el criterio vertido por la Unidad de Asesoría Jurídica como el aval del Consejo Técnico de Aviación Civil. Como resultado, no existe impedimento alguno ni incumplimiento de requisitos o normativa legal que impida otorgar a la mencionada compañía el espacio 16 asignado.

Con base en la información contenida en el oficio mencionado, en la evaluación de los requisitos establecidos por el reglamento y las normativas correspondientes, se concluye que la compañía Aviation Training Company Limitada cumple con todos los requisitos legales para la asignación del espacio en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Por lo tanto, se procedió con la asignación del espacio 16 citado, sin que exista impedimento alguno para que la compañía continúe con el proceso, conforme a la legislación vigente y los criterios aprobados por las autoridades competentes.

d. -NO SE PUEDE REASIGNAR ALGO QUE NO SE TIENE y e. NO ES UN SERVICIO PUBLICO.

Los argumentos planteados en el recurso y que se denominan en la presente como d-NO SE PUEDE REASIGNAR ALGO QUE NO SE TIENE y e- NO ES UN SERVICIO PUBLICO, se analizarán en uno solo, en tanto forman parte de lo analizado en los incisos a y b citados.

Expone el recurrente, en cuanto a que *"no se puede reasignar algo que no se tiene*", lo siguiente:

> *"Como se desprende de las pruebas y de todo lo antes desarrollado, independientemente de la existencia de un grupo de interés económico, de la existencia o no de un procedimiento de "reasignación", del no cumplimiento de los requisitos legales por parte de* ***AVIATION TRAINING COMPANY*** *para la asignación de un espacio en el AITBP, lo cierto del caso es que el Certificado que tenía la otrora empresa AEROTICA, venció desde el mes de enero de 2024, por lo que* ***debió de procederse de forma inmediata*** *con la notificación de desalojo por parte de la DGAC y/o CETAC y proceder con asignar el espacio al siguiente operador en la lista de espera, de tal suerte que AEROTICA ya no era la titular del permiso de uso del hangar, mucho menos a la hora del dictado del acto administrativo que se impugna, además,* ***NO SE LE DIO AUDIENCIA NI TRASLADO DE LA SITUACION AL RESTO DE OPERADORES EN LISTA DE ESPERA PARA QUE HICIERAN VALER SU DERECHO DE DEFENSA ANTES LA INTENCION DE UNA "REASIGNACION" O ASIGNACION SOLPADA DE DICHO ESPACIO EN EL AITBP, POR LO QUE AL HABER INTERESES EN JUEGO DE LOS DEMAS OPERADORES EN LISTA DE ESPERA, EL ACTO ADMINISTRATIVO ES TOTAL Y ABSOLUTAMENTE NULO POR SER VIOLATORIO DEL DEBIDO PROCESO Y DERECHO DE DEFENSA,*** *por todo lo anterior, es improcedente reasignar a un operador que no se encuentra en lista de espera, un espacio que no le corresponde".*

El argumento presentado en esta instancia debe ser rechazado, ya que no justifica la necesidad de poner en conocimiento a los diversos operadores sobre el proceso de certificación llevado a cabo por una compañía. En este contexto, la Administración no está realizando un proceso de validación de la certificación de una empresa, sino más bien una verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos para asegurar que el operador en cuestión cumpla con las condiciones necesarias para brindar su servicio. Esto incluye verificar la posibilidad de asignar un espacio para el desarrollo de su actividad en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Además, como se ha expuesto en los apartados a y b de este criterio, se llevó a cabo un análisis exhaustivo de la procedencia y pertinencia de la similitud de la actividad que desarrollará la compañía Aviation Training Company Limitada y su antecesora, la otrora compañía Aerotica sociedad anónima. Este análisis consideró varios factores, entre los cuales se destacan: los requisitos legales, parámetros de actividad, domicilio social, prestación de servicios, continuidad del servicio; así como, criterios de conveniencia, oportunidad, razonabilidad y proporcionalidad.

Como resultado de este análisis, se llegó a la conclusión de que la reasignación del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a Aviation Training Company Limitada era la acción correcta para garantizar la continuidad del servicio público que venía desarrollando su antecesora, Aerotica sociedad anónima. Es importante destacar que ambas compañías mantienen la misma actividad y, por lo tanto, la reasignación del espacio asegura la correcta prestación del servicio, sin que se interrumpiera la operación.

En este sentido, en aplicación de lo dispuesto en los numerales 4 de la Ley General de la Administración Pública y 18 de la Ley General de Aviación Civil, el Consejo Técnico tiene el deber de garantizar la continuidad de los servicios públicos, en cumplimiento con el principio de legalidad y la jurisprudencia constitucional.

En virtud de lo expuesto, se concluye que la reasignación del hangar 16 a la compañía Aviation Training Company Limitada es la decisión correcta para asegurar la continuidad del servicio público que se venía prestando por su antecesora, Aerotica Sociedad Anónima. La decisión está fundamentada en un análisis detallado y conforme a los principios legales establecidos en la normativa vigente, lo que garantiza que se cumpla con el interés público, la razonabilidad y el respeto a la legislación aplicable.

Por otro lado, el recurrente cuestiona que la actividad de la compañía Aviation Training Company Limitada no es un servicio público y argumenta lo siguiente:

> *"Uno de los criterios o parámetros bajo los que se escuda el CETAC para asignar de forma ilegítima el Hangar 16 del AITBP es que **AVIATION TRAINING COMPANY** brinda un servicio público, y que por ello, la DGAC y el CETAC debe velar por la continuidad del servicio y por eso, proceden a asignar un espacio que quedó libre por el vencimiento del permiso de uso a esa empresa que ni siquiera es operador aéreo y se "brincan" la lista de espera de asignación de espacios oficial, bajo esa premisa, cuando la empresa asignada ni siquiera es operador aéreo y las demás empresas u operadores en espera si lo son en su mayoría, salvo uno que otro que son propietarios de aeronaves privadas, no obstante el certificado que pretende la empresa **AVIATION TRAINING COMPANY** es para Escuela de Aviación, por lo que es importante establecer si dicho servicio encaja en lo público o lo privado.*

Servicio público, ha sido definido en múltiples oportunidades, por lo anterior podemos citar la definición dada nuevamente por la Procuraduría General de la República en el Dictamen C-002-2002 del día 07 de enero de 2002 que lo definió:
"Ahora bien, el servicio público se define ***como una actividad que satisface la necesidad de interés general de la colectividad, por lo que se manifiesta como una prestación a la población ("un servicio prestado al público"), a quien satisface su necesidad.*** *Es por ello que, en principio, no puede hablarse propiamente de servicio público cuando la actividad es realizada para la Administración, en orden a satisfacer sus propias necesidades. En ese sentido, la compra de servicios para que la Administración Pública ejercite su competencia y preste los servicios públicos que le corresponden no puede ser calificada de servicio público. Podrá hablarse de prestación de servicios profesionales o técnicos a la Administración para la prestación del servicio público, pero no de explotación privada de un servicio público. Tal es, por ejemplo, la contratación de servicios de ingeniería, psicología, servicio social, electricidad, etc.". (la negrita y el subrayado son propios)*

Por lo anterior, es evidente que una escuela de enseñanza de aviación, no satisface ningún interés general y mucho menos de una colectividad, tampoco es una prestación a la población, sino que es una actividad total y completamente privada, de ahí que la interrupción de ese servicio, que además no existe, pues la empresa ***AVIATION TRAINING COMPANY*** *ni siquiera ha empezado a dar ninguna clase de servicio al no estar certificada y la otrora empresa AEROTICA no opera desde hace mucho tiempo y tampoco tiene certificado vigente, no podemos hablar ni de servicio público, y la teoría de la continuidad del servicio, independientemente sea público o privado, se cae por su propio peso, pues* ***NO EXISTE SERVICIO DEL TODO EN LA ACTUALIDAD Y DESDE HACE MUCHO TIEMPO ATRÁS QUE SE PUEDA VER AFECTADO POR UNA "INTERRUPCION".***

Ahora bien, analizado el planteamiento expuesto, es determinante indicar que no lleva razón el recurrente. La prestación de un servicio, como lo es la actividad a desarrollar por la compañía Aviation Training Company Limitada, en cuanto al desarrollo de la actividad- escuela de enseñanza de la aviación; es una actividad que encaja completamente en la prestación de un servicio público; recordemos que por ser este calificado como servicio público, el Consejo Técnico de Aviación Civil posee la competencia de otorgar concesiones (certificado de explotación), regular una tarifa y fiscalizar su correcta prestación.

Recordemos que un servicio público es aquel que se ofrece a la colectividad o al público en general, está destinado a satisfacer necesidades básicas y de interés colectivo. Los servicios públicos son fundamentales para el bienestar de la sociedad y su prestación suele estar bajo la responsabilidad del Estado o, en algunos casos, de empresas privadas que actúan bajo una regulación y supervisión estatal.

La Ley General de la Administración Pública y la Constitución Política establecen que los servicios públicos deben ofrecerse de manera continua, eficiente, equitativa y accesible, con el fin de garantizar el bienestar de la ciudadanía.

La educación, es un servicio público y, en este caso, el órgano colegiado que representa esta institución está obligado a fomentar la actividad aeronáutica, como ha sido amplia y claramente expuesto en el presente

documento. Brindar a la población las facilidades, los servicios, las escuelas para que se fomente la actividad aeronáutica, es un deber y una potestad de esta institución.

Las escuelas de aviación son consideradas una actividad de interés público y de utilidad pública, ya que forman parte de la infraestructura que apoya la seguridad y el desarrollo del sector aeronáutico del país. En este sentido, el Estado regula y supervisa las escuelas de aviación, por medio de entidades con potestad de dirección, regulación y fiscalización, como lo es el Consejo Técnico de Aviacion Civil, quienes se encargan de otorgar los certificados de operación y autorizaciones para el funcionamiento de estas instituciones, garantizando que cumplan con los estándares de seguridad y calidad requeridos, siendo que su funcionamiento está estrechamente regulado por el Estado y están bajo la supervisión de las autoridades aeronáuticas, para asegurar que los servicios que brindan (como la formación de pilotos y personal aeronáutico), sean de calidad y estén alineados con la seguridad pública y los intereses del país en el sector de la aviación.

De lo anterior, podemos concluir que, la actividad a desarrollar por la compañía Aviation Training Company Limitada, en cuanto al desarrollo de la actividad- escuela de enseñanza de la Aviacion, juega un papel crucial en el desarrollo y la seguridad del sector aeronáutico de Costa Rica, contribuyendo directamente al interés público y al bienestar colectivo; su actividad tiene un impacto significativo en la seguridad aérea, la formación de profesionales calificados y la competitividad del país en el ámbito de la aviación internacional; asegura que los operadores del sector, como pilotos, controladores de tráfico aéreo y personal de mantenimiento, sean formados bajo estándares de calidad, seguridad y competencia profesional, lo que repercute directamente en la seguridad de las operaciones aeronáuticas y, por ende, en la protección de la vida humana y el interés general.

En conclusión, la importancia de las escuelas de aviación para el interés público es innegable, ya que facilitan el cumplimiento de normas de seguridad, contribuyen a la profesionalización del sector aeronáutico y, por lo tanto, garantizan el desarrollo y la seguridad del transporte aéreo, que es vital para el país. Este impacto en la seguridad y en la capacitación de los profesionales aeronáuticos, se traduce en un beneficio directo para la sociedad en general, favoreciendo la protección pública y el crecimiento económico relacionado con la aviación. Por lo que es claro que la actividad contribuye a la sociedad, como lo dispone el ordenamiento jurídico.

e. DEL CANON IMPUESTO Y LOS FONDOS PUBLICOS:

Por último, el recurrente cuestiona el acto dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en cuanto al canon impuesto a la compañía Aviation Training Company Limitada por el otorgamiento del espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En su reclamo manifiesta que:

Además de todas las nulidades e ilegalidades antes señaladas y desarrolladas, el acto impugnado en la parte dispositiva, punto 4, sin mayor desarrollo y abundamiento señala:

> *"4) En cuanto al canon por el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la compañía Aviation Training Company limitada deberá cancelar cono(sic) lote para construir, pues su representante legal fue quien construyó la infraestructura.*

Del expediente administrativo de dicho Hangar, no consta en ningún momento que el representante legal de Aviation Training Company se le otorgara un permiso de uso o que éste haya hecho o realizados la infraestructura en dicho espacio de propio peculio, lo que se denota del expediente es que la otrora sociedad AEROTICA fue la usuaria en precario de dicho espacio desde muy vieja data y por ende, cualquier mejora o construcción, al ser terrenos del Estado bajo administración del CETAC, las mejoras realizadas por dicha empresa, con su fenecimiento y terminación del permiso de uso en precario, pasan a ser del Estado, por lo que cualquier reasignación de dicho espacio, a un nuevo operador, sin importar quien sea el nuevo usuario del espacio, debe pagar el canon como lote construido, pues se está tocando de forma ilegítima e injustificada, fondos que el Estado debe de percibir en razón del permiso de uso, todo lo cual es en beneficio del interés público al tratarse de finanzas públicas, por lo anterior, además se procede a remitir copia de la denuncia a la Contraloría General de la República como ente fiscalizador de las finanzas públicas".

Sobre lo expuesto por el recurrente, esta instancia considera que el reclamo planteado es improcedente, en virtud de lo siguiente:

Ha sido expuesto que el otorgamiento del espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviation Training Company Limitada, se justifica en los criterios de justicia, lógica, conveniencia, oportunidad, razonabilidad y proporcionalidad, para el desarrollo de una actividad de interés público, en aplicación de lo dispuesto en los numerales 4 y 16 de la Ley General de la Administración Pública y 18 de la Ley General de Aviación Civil.

Asimismo, según lo dispuesto en la resolución número 116-2024 citada, el Consejo Técnico de Aviación Civil dispuso lo siguiente:

"(...)

• Tarifa

Asimismo, la compañía Aviation Training Company limitada deberá cancelar a la Dirección General de Aviación Civil el canon correspondiente, según lo previsto en el inciso IX del artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, en relación con el artículo 166 de esa misma norma, mismo que se fijará de acuerdo con el régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades aeroportuarias vigente. El canon se sujeta a las modificaciones posteriores que señale el apéndice tarifario respectivo.
(...)

Por tanto
(...)

***4)** En cuanto al canon por el permiso de uso en precario del espacio 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la compañía Aviation Training Company limitada deberá cancelar cono lote para construir, pues su representante legal fue quien construyó la infraestructura.*

(...)"

En el presente caso, consta en los autos que el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó el espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aerotica Limitada. No obstante, debido al cambio de nombre de la mencionada empresa, y a solicitud de su presidente, el señor Carlo Sosto Littleton, se asignó dicho espacio a la compañía Aviation Training Company Limitada. Esta decisión se fundamentó en que ambas compañías pertenecían a la misma persona física y lo que existía era una transición informada, siendo lo lógico o justo que la tarifa se mantuviera incólume, caso contrario, podría darse, además, un requerimiento sin causa por parte de la Administración.

Lo anterior tiene como objetivo garantizar y propiciar el desarrollo de la actividad aeronáutica en el país, utilizando el poder discrecional que posee la Administración para mantener la asignación del espacio, recurriendo a las habilitaciones o limitaciones dadas en el artículo 16 de la Ley General de Administración Pública, referentes a la atención de los principios de justicia y lógica. En este sentido, es importante destacar que esta asignación o permanencia no implica un cambio sustancial en las operaciones, ni en la gestión del espacio. La actividad que antes realizaba la compañía Aerotica Limitada continúa siendo ejercida por Aviation Training Company Limitada, cuya persona física sigue siendo la misma, lo cual da continuidad al propósito y función original del espacio, sin que se justifique la modificación del canon que originalmente se otorgó.

Además, cabe señalar que Aerotica Sociedad Anónima informó previamente a la Administración sobre el cambio de nombre realizado como parte de una estrategia de marketing y comercial. Dicho cambio no afecta el proceso que Aviation Training Company Limitada estaba llevando a cabo para obtener los certificados de explotación necesarios, con el fin de seguir ejerciendo la actividad de enseñanza aeronáutica y la prestación de servicios en el ámbito de la aviación. Esto demuestra la buena fe del administrado en su actuación.

Finalmente, debemos subrayar que un actuar distinto por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, en cuanto a cobrar un canon diferente por el uso del espacio, sería no solo un enriquecimiento ilícito, sino también un abuso e injusticia para el administrado. Es importante recordar que fue el administrado quien construyó el hangar, bajo la anterior denominación de Aerotica sociedad anónima, empresa que, como se ha mencionado, pertenece al mismo propietario de la compañía Aviation Training Company Limitada.

En virtud de lo expuesto, queda claro entonces que la asignación del espacio número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma a la compañía Aviation Training Company Limitada, respondió a una decisión legítima del Consejo Técnico de Aviación Civil, tomada bajo el marco de su poder discrecional y en aras de fomentar el desarrollo de la actividad aeronáutica en el país. Esta reasignación no implicó, como se expuso, un cambio sustancial en las operaciones, ni en el uso del espacio, ya que ambas compañías comparten el mismo propietario, objeto, sujetos y domicilio, lo que garantiza la continuidad de la actividad aeronáutica sin afectación alguna, además, con dicho acto administrativo, esta Administración se ajusta a los parámetros establecidos en artículo 16 de la Ley General de Administración Pública.

Por lo que en el presente caso, el reclamo interpuesto en cuanto al cobro del canon asignado debe rechazarse por improcedente, debiendo el Consejo Técnico de Aviación Civil mantener el canon original asignado a la compañía Aviation Training Company Limitada, tal como se estableció en un inicio.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Declarar la falta de legitimación activa del señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de Carmon Air Charters, cédula jurídica número 3-102-359395, ante lo resuelto por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 31 de julio de 2024, toda vez que no tiene legitimación para actuar en el presente asunto.
2) Analizar por el fondo el reclamo Administrativo -Nulidad Absoluta interpuesto por el señor Everardo Carmona Rojas, representante legal de Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, cédula jurídica número 3-102-701774, en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil; por tener legitimación activa por encontrarse en la lista de asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.
3) Declarar sin lugar el reclamo Administrativo -Nulidad Absoluta interpuesto por el señor Everardo Carmona Rojas, representante legal de la compañía Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, cédula jurídica número 3-102-701774, en contra de la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil.
4) Confirmar lo dispuesto en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, emitido por el Consejo Técnico de Aviación Civil, y dar por agotada la vía administrativa.
5) Notifíquese lo resuelto a los señores señor Everardo Carmona Estrada, representante legal de la compañía Carmon Air Charters, cédula jurídica número 3-102-359395, y Everardo Carmona Rojas, representante legal de Costa Rica Green Airways Sociedad de Responsabilidad Limitada, cédula jurídica número 3-102-701774, por medio del correo electrónico señalado para notificaciones: alonzo@gallardolaw.net.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

Anexo N° 5

No.030-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecinueve horas con veinticuatro minutos del veinticinco de marzo del veinticinco.

Se conoce escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-0341-2025-E, VU-0342-2025-E, ambos del 22 de febrero de 2025, mediante los cuales la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-695121, informó sobre la suspensión de las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025, inclusive.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 23-2021 de las 17:45 horas de 17 de febrero de 2021, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Alaska Airlines Inc. la renovación del certificado de explotación para brindar servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, en la ruta: Los Ángeles, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa y Los Ángeles, Estados Unidos de América-Liberia, Costa Rica y viceversa. El certificado de explotación se encuentra vigente hasta el 25 de febrero de 2036.

Segundo: Que mediante resolución número 181-2024 de las 17:30 horas de 17 de diciembre de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil autorizó a la compañía Alaska Airlines Inc. la ampliación al certificado de explotación para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional de pasajeros carga y correo, en la modalidad de vuelos regulares y no regulares, en las rutas: San Francisco, Estados Unidos–Liberia, Costa Rica y viceversa, Seattle, Estados Unidos–Liberia, Costa Rica y viceversa.

Tercero: Que mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-0341-2025-E, VU-0342-2025-E, ambos de 22 de febrero de 2025, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., informó sobre la suspensión de las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025, inclusive.

Cuarto: Que mediante escrito oficio número DGAC-DSO-TA-OF-042-2025 de 11 de marzo de 2025, la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

"1. Conocer y dar por recibido las notas con registro VU-0341-2025-E y VU-0342-2025-E, de la compañía Alaska Airlines INC, en las que solicita suspender temporalmente las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), efectivo del 12 de mayo al 21 de noviembre del 2025 y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivo del 12 de mayo al 21 de noviembre del 2025, por motivos comerciales".

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 140-2025 de 10 de marzo de 2025, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Alaska Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-695121, se encuentra al día con sus obligaciones.

Sexto: Que el 20 de marzo de 2025, efectuó la consulta de las obligaciones patronales de la, compañía, Alaska Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-695121, la cual se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objetivo del presente acto administrativo versa sobre los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números VU-0341-2025-E, VU-0342-2025-E, ambos de 22 de febrero de 2025, mediante los cuales, la compañía Alaska Airlines Inc. informó sobre la suspensión de las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025, inclusive.

El marco regulatorio que rige en este caso es lo establecido en el Convenio y/o Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Estados unidos de América (ley número 7857 del 22 de diciembre de 1998), éste indica en su capítulo 11, Competencia leal, en los puntos 2 y 4, lo siguiente:

"2. Cada parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

...4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte".

(El resaltado no es del original)

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc, informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-

LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO, en la fecha citada.

De manera complementaria, se aplican los artículos 157 y 173 de la Ley General de Aviación Civil, con el objetivo de formalizar la solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (Cetac), los cuales literalmente señalan:

"Artículo 157.- El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada.

Artículo 173.- Ninguna empresa de transporte aéreo puede cambiar o abandonar una ruta o parte de ella, sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil".

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-042-2025 de 11 de marzo de 2025, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido las notas con registro VU-0341-2025-E y VU-0342-2025-E, de la compañía Alaska Airlines INC, en las que solicita suspender temporalmente las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivas de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025, por motivos comerciales.

En otro orden de ideas, mediante constancia de no saldo número 140-2025 del 10 de marzo de 2025, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Alaska Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-695121, se encuentra al día con sus obligaciones. Asimismo, el 20 de marzo de 2025, efectuó la consulta de las obligaciones patronales de dicha compañía, la cual se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1) Conocer y dar por recibido los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla números VU-0341-2025-E y VU-0342-2025-E, ambos de 22 de febrero de 2025, mediante los cuales, la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-695121, informó sobre la suspensión de las rutas Seattle, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SEA-LIR-SEA), y San Francisco, Estados Unidos – Liberia, Costa Rica y viceversa (SFO-LIR-SFO), efectivas a partir de 12 de mayo al 21 de noviembre de 2025, inclusive.

2) Notificar a la señora Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, y Asesoría Jurídica.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil