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

ACTA No. 41-2025

Acta número cuarenta y uno de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciocho horas con veintitrés minutos del cinco de agosto del dos mil veinticinco, en la sala de sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil y manera virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams con la asistencia de las siguientes personas: Sr. Efraim Zeledón Leiva quien preside, sr. William Rodríguez López, sr. Edgar Zamora Muñoz, sr José Fadrique Rosales Salas, sra. Danielle Jenkins Bolaños (Casa de habitación en Atenas), directores de este Consejo; así como de los señores, Marcos Castillo Masis (Hotel Sheraton Republica Dominicana) director general, Luis Diego Saborío Soto, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC y las señoras Raquel Calderón Madrigal y Adacdisa Santamaria Rodríguez de la Secretaría de Actas.

Se justifica la ausencia de la señora Nidia Cordero Padilla y el señor Mauricio Campos Carrión, ya que por motivos personales no se pudieron hacer presente.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 41-2025, la cual se adjunta como el anexo No.1.

El señor Efraím Zeledón solicita que se retire del orden del día el punto C1.- Informe relacionado con la Modificación Presupuestaria Decreto H-16 y C2.- Informe relacionado con la Modificación Presupuestaria Decreto H-006 de la Unidad de Recursos Financieros.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 41-2025.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 40-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 29 de julio del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 40-2025, del 29 de julio del 2025.

III.-AUDIENCIA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce presentación con fecha del 01 de agosto del 2025, suscrito por la señora Iliam Fernández Palma, asistente de la Dirección Ejecutiva de Aeris Holding Costa Rica, mediante el cual remite la presentación del Proyecto de ampliación y modernización de las instalaciones procesadoras de carga en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, la cual será expuesta el próximo martes 05 de agosto del 2025.

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

ACTA No. 41-2025

El señor William Rodríguez López indicó que se da por recibida la presentación realizada por Aeris Holding Costa Rica, relativamente a la conversión del CTRM actual en una terminal de carga que entraría en operación para el año 2027.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido la presentación realizada por Aeris Holding Costa Rica. **ACUERDO FIRME.**

IV.-CORRESPONDENCIA

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio DE-CEO-0552/2025, con fecha del 30 de julio de 2025, suscrito por el señor Juan Carlos Trabanino Aguirre, Director Ejecutivo CEO, mediante el cual presenta el informe relacionado con la solicitud de realizar las contrataciones de los equipos y sistemas según lo establecido en el oficio DGAC-DG-OF-1976-2024, asimismo, que COCESNA se encargue de la contratación del Proyecto Equipos y Sistemas de Comunicación para las Dependencias de Tránsito Aéreo en las Torres de Control de los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría, Tobías Bolaños y Daniel Oduber, así como en los Centros de Control de El Coco y Liberia.

El señor William Rodríguez López consultó sobre la correcta denominación del cargo de director ejecutivo, ya que entiende que corresponde a director ejecutivo de COSESNA y no de CEO.

El señor Efraim Zeledón Leiva indicó que se acuerda dar por recibido el informe, presentado por COCESNA.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Dar por recibido el informe DE-CEO-0552/2025 por parte de COCESNA. **ACUERDO FIRME.**

V.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

ARTÍCULO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1363-2025, del 15 de julio del 2025, remite para el estudio y resolución de los directores del Consejo Técnico, el informe relacionado a la invitación a la CVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, con fecha del 16 de mayo de 2025, suscrita por el señor Jaime Binder Secretario de la CLAC, dicho evento se realizará de forma presencial los días 18 y 20 de agosto de 2025, en la Ciudad de Guatemala, Guatemala.

El señor Marcos Castillo Masis indicó que se debe corregir la fecha, ya que en caso de aprobarse la actividad comenzaría el día 18 de agosto del presente año. Mencionó que forma parte del Comité Ejecutivo de la CLAC, la Comisión Latinoamericana de Aviación, donde en Costa Rica ocupa la cuarta vicepresidencia. Asimismo, explico que también participa el Comité Ejecutivo de COCESNA, y que su participación en esta actividad es en calidad de la cuarta parte de la vicepresidencia de la CLAC, señaló que el día 18 se llevará acabo el Congreso de Mujeres, en el cual al parecer cuatro funcionarios de Aviación Civil también participarán. Finalmente indicó que de aprobarse la salida esta sería el día 17 de agosto para iniciar el congreso y el regreso sería el 21 de agosto.

El señor Efraim Zeledón Leiva indicó que se tome en cuenta la observación mencionada por el señor Marcos Castillo Masis en cuanto a que la salida sería el 17 de agosto y el regreso sería el 21 de agosto.

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

ACTA No. 41-2025

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Autorizar la participación del señor Marcos Castillos Masis, director general, a la invitación a la CVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, dicho evento se realizará de forma presencial los días 18 y 20 de agosto de 2025, en la Ciudad de Guatemala, Guatemala. El itinerario de viaje propuesto, que sería: saliendo del país el 17 de agosto del 2025, participando en las actividades el 18 y 20 de agosto y regresando al país el 21 de agosto de 2025. Asimismo, se otorga el permiso con goce de salario, comunicar al Proceso de Servicios Generales y a la Unidad de Recursos Financieros la aprobación de pago de viáticos por los días que corresponda de conformidad con el monto establecido en el Reglamento de Gastos de Viaje, gastos de transportes $100 c/u (se adelantará un monto de $100 por concepto de "gasto de transporte" por traslados: Casa-Aeropuerto / Aeropuerto-Casa y Aeropuerto- Hotel / Hotel-Aeropuerto, para hacer efectivo dicho rubro se deberá presentar facturas en la liquidación de gastos, que cumplan con los requisitos establecidos en el Procedimiento 6P02 – Procedimiento de Gestión Financiera, (punto 2.39). Boletos aéreos amparados y no amparados en el artículo 225 de la Ley General de Aviación Civil. Además, se instruye al Proceso de Servicios Generales para que informe al INS que el funcionario designado se encuentra fuera del país en funciones propias de su cargo. **ACUERDO FIRME.**

A.- UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL.

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1175-2025, del 15 de julio 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-UPI-OF-179-2025, del 15 de julio del 2025, suscrito por el señor Hugo Ml. Garita Calderón, Enlace Nacional Proyecto CRI23801 y la señora Karla Cascante Ureña, jefe de la Unidad de Planificación Institucional, en el que remiten el documento titulado: "PARTE III – POLÍTICA AERONÁUTICA NACIONAL – OBJETIVO 3" (Versión J Final), elaborado por la OACI y revisado técnicamente por el equipo experto designado por la Dirección General de Aviación Civil.

El señor Fadrique Rosales Salas consultó al señor Marcos Castillo Masis respecto al tema, señalando que ya cuenta con el diagnóstico, el borrador de la ley y la política correspondiente. Preguntó cuáles serían los siguientes pasos para seguir para avanzar en la implementación de la nueva Ley de Aviación Civil y solicitó que el señor Castillo Masis compartiera su visión sobre las acciones futuras para continuar con este plan.

El señor Marcos Castillo Masis indicó que actualmente se está finalizando el borrador del documento en este momento una vez aprobado se realizará una revisión final y posteriormente se convocará una reunión con el equipo de la OACI para efectuar una última revisión, luego el documento se someterá a consulta pública y una vez incorporando todos los aportes, se enviará al departamento Legal del MOPT, donde posiblemente se realicen cuestionamientos tanto forma como fondo. Finalmente, el documento será remitido a la Comisión de Leyes y Decretos, etapa que corresponde a la fase final del proceso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1175-2025 de la dirección general y DGAC-UPI-OF-179-2025 de la Unidad de Planificación Institucional:

1.- Dar por recibido y aprobar el documento titulado "POLÍTICA AERONÁUTICA NACIONAL" Objetivo 3"

ACTA No. 41-2025

(Versión J Final)-Proyecto CRI/23/801. **ACUERDO FIRME.**

B.-PROVEEDURÍA INSTITUCIONAL

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1400-2025, del 18 de julio 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-DFA-PROV-OF-0104-2025, del 18 de julio del 2025, suscrito por el señor Olman Durán Arias, proveedor institucional, mediante el cual presenta el informe relacionado con la remisión del Análisis Integral de la Licitación Mayor 2025LY-000002-0006600001, denominada "Servicio administrado de equipo de cómputo para los usuarios de la Dirección General de Aviación Civil" y la respectiva recomendación de adjudicación de la presente licitación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: De conformidad con el criterio y el contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1400-2025, de la Dirección General y DGAC-DFA-PROV-OF-0104-2025, de la Proveeduría Institucional:

La Comisión de Recomendación de Adjudicación de Licitaciones, con base en el estudio de aspectos legales y técnicos, conforme con lo indicado en los términos del pliego de condiciones, recomendamos que se adjudique la presente contratación derivada de la ***Licitación Mayor 2025LY-000002-0006600001, denominada "Servicio administrado de equipo de cómputo para los usuarios de la Dirección General de Aviación Civil"*** de la siguiente manera:

Partida 1: Servicio administrado de equipo de cómputo para los usuarios de la Dirección General de Aviación Civil.

Adjudicatario: CONSORCIO CEO-INTERGROUP.

Conformado por las empresas Componentes El Orbe Sociedad Anónima e Intergroup High Tech Sociedad Anónima.

Cédulas de persona jurídica números: 3-101-111502 y 3-101-379966 respectivamente.

Monto mensual con IVA: ..... ¢ 27.503.688,95
(Veintisiete millones quinientos tres mil seiscientos ochenta y ocho mil colones con 95/100).

Monto anual con IVA: ..... ¢330.044.267,40
(Trescientos treinta millones cuarenta y cuatro mil doscientos sesenta y siete colones con cuarenta céntimos)

Plazo de entrega: El tiempo de entrega por parte del adjudicado, es de máximo **45 días hábiles** después de que sea formulada la orden de inicio por parte de la Unidad de Tecnologías de Información, la cual, se emitirá posterior a la notificación del contrato por parte de la Proveeduría Institucional.

Vigencia del contrato: La vigencia de la presente contratación será por un periodo de cuarenta y cuatro (44) meses.

Inicio del servicio: La orden de inicio del servicio se dará por parte de la Unidad de Tecnologías de la Información y la misma se emitirá posterior a la notificación del contrato por parte de la Proveeduría Institucional, una vez que, se cuente con el refrendo por parte de la Contraloría General de la República.

Garantía de Cumplimiento: **Como garantía de cumplimiento, se requiere el 5% del monto total de la oferta, la cual, se extenderá a nombre del Consejo Técnico de Aviación Civil y debe ser rendida por el adjudicatario dentro de los tres días hábiles siguientes a la firmeza del acto de adjudicación y debe tener una** vigencia de 46 meses.

Todo de acuerdo con lo indicado en el pliego de condiciones, especificaciones técnicas, y ofertas presentadas. **ACUERDO FIRME.**

C. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1326-2025, del 04 de julio 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-0712-2025, del 04 de julio 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 renovación del certificado de explotación de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-268981, representada por el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar Servicios de Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1326-2025, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0712-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo N.02, a la cual se le asigna el número 63-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 63-2025 que resuelve:

1. Otorgar a la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-268981, representada por el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo, renovación del certificado de explotación, bajo el siguiente detalle:

Tipo de servicio: Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.
Equipo: Las aeronaves no tripuladas debidamente incorporada en las especificaciones de operación.

2. Vigencia: Otorgar la renovación del certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, hasta el 10 de agosto

ACTA No. 41-2025

de 2031, misma vigencia a la del certificado de explotación otorgado mediante resolución número 146-2016 de las 17:00 horas de 10 de agosto de 2016, el cual le permite brindar los servicios de Trabajos Aéreos en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves de ala rotativa y ala fija. Una vez vencidos ambos certificados, por economía procesal, se unificarán de manera que un mismo certificado se abarquen ambos servicios por ser de una misma naturaleza.

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

Responsable de ventas de servicios Kevin Ivan Zamora Brenes teléfono (506) 8709-7380 correo electrónico kzamora@grupocolono.com.

4. **Consideraciones técnicas:** La compañía El Colono Agropecuario 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, equipo adecuado y necesario en las cantidades suficientes y el tipo requerido para cada aeronave de forma tal que no genere atrasos en los vuelos y no afecte la seguridad operacional; además, se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

5. **Cumplimiento de las leyes**: El Colono Agropecuario sociedad anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

6. **Otras obligaciones**: La compañía El Colono Agropecuario 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 del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 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 autorizados, 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.

7. Notifíquese el presente acuerdo al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico cviquez@viquezjara.com.

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

ACTA No. 41-2025

Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

El señor Efraim Zeledón Leiva al ser las dieciocho horas con treinta y cinco minutos solicitó un receso y al ser las dieciocho horas con treinta y ocho minutos se reanuda la sesión.

El señor Efraim Zeledón Leiva indicó que se estaba discutiendo el punto de D2, relacionado con la solicitud de otorgamiento de permiso de uso en precario del hangar 25 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Solicito a los señores miembros del Consejo, dado que él no ha tenido la oportunidad de revisar este asunto ni pudo analizar antes la sesión, que fueran tan amables de apoyarlo en la solicitud de trasladar este tema a una sesión posterior y no tratarlo en la presente.

ARTÍCULO NOVENO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1411-2025, del 21 de julio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Subdirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0768-2025, del 18 de julio del 2025, suscrito por los señores Diego Vindas Romero asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución en el que solicita arreglo de pago presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, cédula jurídica número 3-102-008398.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1411-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0768-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 64-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 64-2025 que resuelve:

1) Autorizar el arreglo de pago con el señor José Ángel Guerra Laspiur, en condición de gerente general y representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, cédula jurídica número 3-102-008398, para que cancele el monto total de ¢12.510.449.44 (doce millones quinientos diez mil cuatrocientos cuarenta y nueve mil con 44/100), por concepto de facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil en relación con la factura número MRPV-3889 de 06 de mayo de 2025.

2) Autorizar el pago en cinco cuotas mensuales por ¢2.502.090 (dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100, mismas que suman el monto de ¢12.510.449.44 (doce millones quinientos diez mil cuatrocientos cuarenta y nueve mil con 44/100), pagaderas a partir del mes de julio de 2025, posterior a la formalización de dicho arreglo de pago. A cada una de las cuotas mensuales a cancelar, se aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual. Lo anterior por cuanto, la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada deberá realizar el primer pago, por un monto de ¢2.502.090 (dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100, adicionándole a este monto, el correspondiente al interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual; lo anterior para formalizar el presente arreglo de pago.

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

ACTA No. 41-2025

3) La compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada deberá presentar una personería vigente y haber cancelado cualquier otra multa o deuda que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, así como las facturas pendientes, en ambos casos los montos deberán estar debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil, de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este.

4) Una vez aprobado y firmado dicho arreglo de pago por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, trasladar la documentación correspondiente a la Unidad de Asesoría Jurídica para que proceda a confeccionar las respectivas letras de cambio e informe al señor José Ángel Guerra Laspiur, en su condición de repetida cita, para que se presente a firmar la documentación correspondiente, posteriormente se trasladará la documentación a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil.

5) Girar las instrucciones a la Unidad Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil para que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, informe a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda a gestionar el cobro en vía judicial.

6) Notifíquese al señor José Ángel Guerra Laspiur, en condición de gerente general y representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, por medio del correo electrónico: info@snhltda.com. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1348-2025, del 11 de julio 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-0735-2025, del 10 de julio del 2025, suscrito por el señor Mauricio Gamboa Ramírez asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de ampliación de cabida del permiso de uso en precario del espacio otorgado al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), cédula jurídica número 3-007-475726, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para un área total de 160 metros cuadrados.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1348-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0735-2025, 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 65-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 65-2025 que resuelve:

Primero: Modificar la resolución número 0226-2022 de las dieciocho horas con treinta minutos de veinte de diciembre de dos mil veintidós, en cuanto a la ampliación de cabida del permiso de uso en precario del espacio otorgado al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), cédula jurídica número 3-007-475726, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para un área total de 160 metros cuadrados, mismo que las partes podrán rescindir por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución de lo dispuesto en el convenio del 17 de diciembre de 2014, suscrito entre el Consejo Técnico de

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

ACTA No. 41-2025

Aviación Civil y el Servicio Nacional de Salud Animal. Lo anterior, con fundamento en lo indicado en los oficios números DGAC-DA-OF-0155-2025 de 9 de mayo 2025, y DGAC-DA-OF-0218-2025 de 23 de junio de 2025, suscritos por el Departamento de Aeropuertos, así como, con las razones legales expuestas en esta resolución.

Segundo: Manténgase incólume el resto del contenido de la resolución número 0226-2022 citada.

Tercero: Notifíquese al Servicio Nacional de Salud Animal, por medio del correo electrónico del doctor Jorge Alfaro González. Dirección Regional Chorotega de Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), jorge.alfaro.g@senasa.go.cr.

Cuarto: Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y Recursos Financieros, así como a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1349-2025, del 11 de julio 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-0710-2025, del 04 de julio del 2025, suscrito por el señor Mauricio Gamboa Ramírez asesor legal y Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de revocación de permiso en uso precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, otorgado mediante la resolución número 0116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2021, a la compañía Aviation Training Company Limitada de la cédula jurídica número 3-102-871785.

El señor Efraim Zeledón Leiva solicitó al señor Mauricio Rodríguez Fallas que le explicara brevemente de qué se trata este tema.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que a esta compañía se le otorgo un permiso de uso en precario para que se certificara, sin embargo, dicho permiso aún no sea certificado y durante el proceso se detectaron diversas irregularidades en el uso del hangar, principalmente la presencia de aeronaves que no pertenecen a la compañía lo cual constituye una causal de desalojo, indicó que se elaboró un informe técnico por parte del Departamento de Aeropuertos en el cual se verifica que la compañía no cuenta con permiso para mantener dichas aeronaves en el hangar, al solicitar una justificación la compañía mencionó la existencia de un supuesto grupo de interés económico informo que nunca fue conocido por la administración no pudo ser demostrada. En este caso, el procedimiento corresponde a la revocación del permiso otorgado y una vez quede firme dicha revocación, el Departamento de Aeropuertos procederá a la recuperación del hangar.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1349-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0710-2025, 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 66-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 66-2025 que resuelve:

Primero: Revocar el permiso de uso en precario sobre el hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, otorgado a la compañía Aviation Training Company Limitada, cédula jurídica número 3-102-

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

ACTA No. 41-2025

871785, mediante la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, aprobada en el artículo décimo quinto de la sesión ordinaria número 38-2024 de 30 de julio de 2024. Lo anterior, por las razones de hecho y derecho expuestas en la parte considerativa de la presente resolución.

Segundo: Otorgar a la compañía Aviation Training Company Limitada un plazo máximo de **quince (15) días hábiles**, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje el espacio del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y que proceda a remover todos aquellos bienes de su propiedad que no se encuentren adosados al terreno.

Tercero: Instruir al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de materializar el desalojo y recuperación del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, tal y como lo estipulado en los artículos 25 del Reorganización administrativa integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, decreto ejecutivo número 41417-MOPT de 11 de octubre de 2018, y 11 Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008.

Cuarto: Notificar la presente resolución al señor Carlo Sosto Littleton representante legal de la compañía Aviation Training Company Limitada, a los correos electrónicos; myrnaar@gmail.com y csosto@gmail.com

Quinto: Comunicarle lo resuelto a las jefaturas del Departamento de Aeropuertos, Departamento Financiero Administrativo. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1388-2025, del 17 de julio 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-0636-2025, del 09 de julio del 2025, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo asesora jurídica y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe y proyecto de resolución que conoce el "criterio legal sobre el recurso de reconsideración de la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la que denegó la asignación de terreno por construir en uso en precario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-1388-2025, de la Subdirección General y DGAC-AJ-OF-0636-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 67-2025, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 67-2025 que resuelve:

1.- Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía GA Flight Support sociedad anónima, contra lo dispuesto en la sesión ordinaria 61-2024 de 5 de noviembre de 2024, y en la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, el Consejo Técnico de Aviación Civil; en virtud de que los actos dictados por el órgano colegiado, se encuentran ajustados a derecho en cuanto a la petición del reclamante.

2.- Rechazar la nueva solicitud de compañía GA Flight Support sociedad anónima para que se le otorgue un permiso de uso en precario por un espacio de 24.000 metros cuadrados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para plataforma y hangaraje, en virtud de que la modalidad solicitada *"permiso de uso en precario"*, no se ajusta al procedimiento legalmente establecido o aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, **para la adjudicación de este tipo de espacios en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**, siendo imperativo dar inicio al correspondiente procedimiento licitatorio, conforme a lo dispuesto en la normativa aplicable y en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, así como, lo dispuesto por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 28-2025 de 29 de mayo de 2025. Lo anterior no desconoce la figura de permiso de uso, como instrumento legalmente válido para asignar espacios demaniales a terceros; en embargo, la Administración debe valorar criterio como los desarrollados anteriormente, en la motivación del presente caso.

3.- Notifíquese a la compañía GA Flight Support sociedad anónima, por medio del señor Jose Daniel Peña Chacón, representante legal, por medio de los correos electrónicos info@gaflightsupport.com y aviation@nassarabogados.com.

4.- Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Proveeduría y al Departamento de Aeropuertos. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-1475-2025, del 31 de julio 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-0808-2025, del 31 de julio del 2025, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, mediante el cual presenta el informe relacionado con el análisis jurídico sobre la viabilidad de revocar los permisos de uso en precario otorgados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y otros Aeropuertos, así como la posibilidad de licitar dichos espacios con el fin de optimizar los ingresos percibidos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dar por recibido el oficio DGAC-AJ-OF-0808-2025 de la Unidad de Asesoría Jurídica. **ACUERDO FIRME.**

D. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1347-2025, del 11 de julio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-152-2025, del 10 de julio 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 presentan la señora María de los Ángeles Bogarín, Apoderada Generalísima de la compañía SPIRIT AIRLINES INC, mediante el cual solicita el registro y modificación de los itinerarios, efectivo a partir del 26 de octubre del 2025 y hasta el 28 de marzo del 2026, en las rutas de su certificado de explotación.

ACTA No. 41-2025

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1347-2025 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-152-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido el escrito con registro VU-0880-2025, de la compañía Spirit Airlines, en donde se solicita la aprobación de los itinerarios en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo para el periodo comprendido entre el 26 de octubre al 28 de marzo del 2026, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaria, según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaria

N° Vuelo	Del	Al	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
NK335	26/10/2025	1/11/2025	Diario	11:24		FLL-SJO	A321
NK338					12:29	SJO-FLL	
NK335	2/11/2025	7/03/2026	Diario	12:24		FLL-SJO	A321
NK338					13:29	SJO-FLL	
NK335	8/03/2026	28/03/2026	Diario	11:24		FLL-SJO	A321
NK338					12:29	SJO-FLL	
NK1309	26/10/2025	1/11/2025	Diario	10:41		MCO-SJO	A320
NK1310					11:36	SJO-MCO	
NK1309	2/11/2025	7/03/2026	Diario	11:41		MCO-SJO	A320
NK1310					12:36	SJO-MCO	
NK1309	8/03/2026	28/03/2026	Diario	10:41		MCO-SJO	A320
NK1310					11:36	SJO-MCO	
NK1415	1/12/2025	13/01/2026	Diario	14:17		MCO-SJO	A320
NK1416					15:12	SJO-MCO	
NK1755	26/10/2025	1/11/2025	Diario	23:54		FLL-SJO	A320
NK1756					00:49	SJO-FLL	
NK1755	2/11/2025	7/03/2026	Diario	00:54		FLL-SJO	A320
NK1756					01:49	SJO-FLL	
NK1755	8/03/2026	28/03/2026	Diario	23:54		FLL-SJO	A320
NK1756					00:49	SJO-FLL	

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

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios antes mencionados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. 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. María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., al correo, aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1399-2025, del 23 de julio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-157-2025, del 17 de julio del 2025, suscrito por la señora Judith Benavides González de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora María de los Ángeles Bogarían, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., mediante el cual presenta la cancelación de vuelos en la ruta Fort Lauderdale, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa a partir de su aprobación hasta el 07 de octubre del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1399-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-157-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido la nota con registro de Ventanilla Única VU-01263-2025-E donde la compañía Spirit Airlines Inc., solicita la modificación de itinerarios según el siguiente detalle:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Frecuencias canceladas

N° Vuelo	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Inicia	Termina		
NK 1755	Conocimiento CETAC	07/10/2025	Diario	FLL-SJO
NK 1756				SJO-FLL

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

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1422-2025, del 23 de julio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-160-2025, del 22 de julio 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 Alina Nassar Jorge, apoderada generalísima de la compañía Air Transat AT Inc., mediante el cual presentó en forma extemporánea, el registro de nuevas tarifas, en las rutas del certificado de explotación.

ACTA No. 41-2025

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1422-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-160-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido los escritos VU-0044-2024-E y VU-0338-2025-E, mediante los cuales se solicitan nuevas tarifas de la compañía Air Transat AT Inc en los términos establecidos en artículo 11 punto 3 del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República de Costa Rica, Ley 9034. **ACUERDO FIRME.**

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-1427-2025, del 23 de julio del 2025, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-163-2025, del 23 de julio del 2025, suscrito por los señores David Morales Espinoza de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presentan la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de la compañía Alaska Airlines INC, mediante el cual solicita la autorización para modificar el itinerario, en varias de las rutas autorizadas en su certificado de explotación, en los vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, efectivo del 22 de agosto al 31 de octubre, 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-1427-2025 de la Subdirección General y DGAC-DSO-TA-INF-163-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido la nota con registro VU-1102-2025-E, de la compañía Alaska Airlines, en las que se solicitan la modificación de itinerario en los vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, efectivo del 22 de agosto al 31 de octubre, 2025., según el siguiente detalle:

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Agosto 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
AS1352	22/08/2025	30/08/2025	5,6	19:04		LAX-SJO	737-800 737-900
AS1351	23/08/2025	31/08/2025	6,7		07:00	SJO-LAX	

Setiembre 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
AS1352	05/09/2025	27/09/2025	5,6	19:04		LAX-SJO	737-800 737-900
AS1351	06/09/2025	28/09/2025	6,7		07:00	SJO-LAX	

Octubre 2025

No. De Vuelo	Inicia	Termina	Frecuencia	ETA LT	ETD LT	Ruta	Equipo
AS1352	03/10/2025	03/10/2025	5	19:04		LAX-SJO	737-800 737-900
AS1351	04/10/2025	04/10/2025	6		06:30	SJO-LAX	
AS1352	25/10/2025	25/10/2025	6	19:00		LAX-SJO	
AS1351	26/10/2025	26/10/2025	7		01:11	SJO-LAX	
AS1352	27/10/2025	31/10/2025	1,3,5	23:51		LAX-SJO	
AS1351	28/10/2025	30/10/2025	2,4		01:11	SJO-LAX	

2.- Indicar a la Compañía que, para las operaciones antes mencionadas, se podrá utilizar cualquiera de los equipos debidamente incorporados en las especificaciones de operador extranjero de Costa Rica, no obstante, para este esquema de operaciones se registró 737-800, 737-900 cualquier cambio en el equipo deberá ser gestionado anticipadamente ante la Dirección General.

3.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios anteriormente 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.

4.- Notificar a la señora María Lupita Quintero Nassar, apoderada generalísima de la Compañía Alaska Airlines, al correo electrónico: aviation@nassarabogados.com. **ACUERDO FIRME.**

V.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA No hay.

VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES No hay.

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

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

ACTA No. 41-2025

EFRAIM ZELEDÓN LEIVA

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

DANIELLE JENKINS BOLAÑOS

JOSÉ FADRIQUE ROSALES SALAS

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

ACTA No. 41-2025

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 41-2025

Fecha: 05 de agosto 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. 41-2025

IL. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- Aprobación del acta de la sesión No. 40-2025

III. AUDIENCIA.

1.- Se conoce presentación por parte de AERIS Holding Costa Rica, relacionada con la presentación del "Proyecto de ampliación y modernización de las instalaciones procesadoras de carga en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría".

IV.CORRESPONDENCIA.

1.- Se conoce oficio DE-CEO-0552/2025, en respuesta a la CARTA-MOPT-DM-2025-1425.

V. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

1.- Informe relacionado con la invitación a la CVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, realizará del 18 al 20 de agosto de 2025, para la participación del señor Marcos Castillo Masis.

A.- UNIDAD DE PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL.

A1.- Informe relacionado con la tercera parte - Política Aeronáutica Nacional - Objetivo 3" (Versión J Final)-Proyecto CRI/23/801.

B.- PROVEDURIA INSTITUCIONAL.

B1.- Informe relacionado con el Análisis Integral de la Licitación Mayor 2025LY-000002-0006600001, denominada "Servicio administrado de equipo de cómputo para los usuarios de la Dirección General de Aviación Civil" y la respectiva recomendación de adjudicación de la presente licitación.

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

ACTA No. 41-2025

C.-UNIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS.

C1.- Informe relacionado con la Modificación Presupuestaria Decreto H-16

C2.- Informe relacionado con la Modificación Presupuestaria Decreto H-006

D. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

D1.- Informe relacionado con la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, para brindar servicios en la modalidad de fotografía, fotogrametría y fumigación con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial.

D2.- Informe relacionado con la solicitud de otorgamiento de permiso de uso en precario del hangar 25 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, a favor de la compañía Radio Servicios Aerotécnicos sociedad anónima, con Certificado Operativo OMA-145-007, con una vigencia hasta el 1° de setiembre de 2039.

D3.- Informe relacionado con la solicitud del arreglo de pago presentado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, cédula jurídica número 3-102-008398.

D4.- Informe relacionado con la propuesta de resolución para la solicitud del Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), para la modificación del permiso uso en precario de espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

D5.- Informe relacionado con la propuesta de resolución para la revocación de permiso en uso precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, otorgado a la compañía Aviation Training Company Limitada.

D6.- Informe relacionado con el criterio legal sobre recurso de reconsideración en la que denegó la asignación de terreno por construir en uso en precario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

D7.- Informe relacionado con el Análisis jurídico sobre la viabilidad de revocar los permisos de uso en precario otorgados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y otros Aeropuertos, así como la posibilidad de licitar dichos espacios con el fin de optimizar los ingresos percibidos.

E. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

E1.- Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Spirt Airlines Inc, efectivo a partir del 26 de octubre del 2025 hasta el 28 de marzo 2026.

E2.- Informe relacionado con la cancelación de itinerarios de la compañía Spirit Airlines Inc, efectivo a partir de su aprobación y hasta el 07 de octubre del 2025.

E3.- Informe relacionado con las nuevas tarifas de la compañía Air Transat AT Inc, presentado en forma extemporánea, para conocer y dar por recibido.

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

ACTA No. 41-2025

E4.-Informe relacionado con la modificación de itinerarios de la compañía Alaska Airlines INC, efectivo del 22 de agosto al 31 de octubre de 2025.

VI. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

VII.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

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

ACTA No. 41-2025

Anexo N° 2

No.63-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con treinta y cuatro minutos del cinco de agosto del veinticinco.

Se conoce renovación certificado de explotación de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-268981, representada por el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar Servicios de Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 101-2020 de las 17:30 horas de 20 de mayo de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, un certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, con una vigente hasta el 20 de mayo de 2025, inclusive.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número VU-0083-2025 de 15 de enero de 2025, el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la renovación al certificado de explotación de su representada, para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial; asimismo, solicitó un permiso provisional de operación, en tanto se resuelve sobre la misma.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-GCT-OF-070-2025 de 25 de febrero de 2025, los señores Gerald Soto Paredes y Luis Pablo Baltodano García, funcionarios de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas en lo que interesa indicaron:

> *"(...)*
>
> *El Colono Agropecuario RPAS CO-RPAS-012* ***se encuentra al día con el plan de vigilancia****, esta al día en el sistema SIAR y no tiene discrepancias abiertas en seguridad operacional en las inspecciones que se le han realizado.*
>
> *Por tanto, esta Unidad de Operaciones Aeronáuticas* ***no tiene objeción*** *en:*
>
> *1) que se le renueve el C.E. y C.O. Comercial RPAS del operador El Colono y*
> *2) se le otorgue un permiso provisional mientras se resuelve el trámite administrativo, en la modalidad de Fumigación Agrícola RPAS, por el periodo que defina el C.E.T.A.C".*

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-AIR-OF-0334-2025 de 31 de marzo de 2025, los señores Paula Víquez Oviedo y Luis Alberto Jiménez Campos, funcionarios de la Unidad de Aeronavegabilidad en lo que interesa indicaron:

*"(...) con respecto la solicitud de la **renovación del Certificado de Explotación** de la Compañía **El Colono Agropecuario Sociedad Anónima**, para brindar servicios de trabajo aéreo bajo la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, se le informa que:*

- *La compañía mantiene el Manual y mantenimiento de sus drones actualizado*
- *La compañía no tiene discrepancias pendientes*

Por lo tanto, la unidad de aeronavegabilidad no tiene objeción técnica para la renovación del CEX de dicha compañía".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-INF-0334-2025 de 5 de mayo de 2025, los señores David Morales Espinoza y Cristian Chinchilla Montes, funcionarios de la Unidad de Transporte Aéreo, en lo que interesa recomendaron:

"(....)

1. Otorgar a la compañía El Colono Agropecuario S.A., la renovación al certificado de explotación, tal como se detalla:

*a) **Tipo de servicio:** Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.*
*b) **Equipo**: Las aeronaves no tripuladas debidamente incorporada en las especificaciones de operación.*

*c) **Vigencia**: Según lo que indique el CETAC. No obstante, se sugiere valorar si por economía procesal, y dado que la Compañía mantiene dos certificados de explotación en la modalidad de trabajos aéreos, si es jurídicamente procedente y por economía procesal, unificar todos sus servicios de trabajos aéreos en un único certificado de explotación, en cuyo caso la fecha de vigencia sería hasta el 10 de agosto del 2031".*

Sexto: Que mediante artículo décimo quinto de la sesión ordinaria 25-2025 de 20 de mayo de 2025, el Consejo Técnico de Aviación Civil, en lo que interesa, resolvió lo siguiente:

*"**1.** Elevar a audiencia pública, la solicitud de renovación del certificado de explotación de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-268981, representada por el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar Servicios de Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.*

2. Autorizar a la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, el primer permiso provisional de operación, efectivo por un plazo de tres meses, efectivo a partir del 21 de mayo de 2025, con el fin de que pueda continuar operando los servicios referidos, en tanto se resuelve sobre la misma. El permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
Aviación Civil
AUDITORIA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 41-2025

de explotación para prestar los servicios indicados, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil".

Séptimo Que en La Gaceta número 104 de 9 de junio de 2025, se publicó el edicto correspondiente al aviso de audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía El Colono sociedad anónima. La audiencia pública se celebró a las 10:00 horas de 2 de julio de 2025, sin que se presentaran oposiciones a la misma.

Octavo: Que mediante certificación de no saldo número 281-2025 de 30 de julio de 2025, emitida por el Grupo de Trabajo de Tesorería, se indica que la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-268981, se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil. Asimismo, en consulta realizada al sistema de morosidad de la Caja Costarricense del Seguro Social, el 4 de julio de 2025, se constató que dicha compañía se encuentra al día en sus obligaciones dinerarias con dicha institución, así como, con el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), 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 sobre el cual se centra el presente acto administrativo es la solicitud de renovación al certificado de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, para brindar servicios de Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial.

1. De conformidad con lo anterior, es de atención el numeral 10 de dicha norma que relaciona las competencias del Consejo Técnico de Aviación Civil, respecto de administrados que pretendan prestar servicios de naturaleza aeronáutica, a saber, su inciso 1) indica en lo que nos interesa:

"Artículo 10.- Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:
1. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad ***lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional****".*

(Lo resaltado no es del original)

En asocio con lo anterior, el artículo 143 de la misma ley señala que para explotar cualquier servicio aéreo se requiere de un certificado de explotación, el cual es otorgado por el Consejo de Aviación Civil, aprobado por el

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

ACTA No. 41-2025

Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios aéreos internacionales y, en forma simultánea, la Dirección General de Aviación Civil tramita el otorgamiento de un certificado operativo o certificado de operador aéreo, mediante el cual, se demuestra la idoneidad técnica para prestar el servicio.

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

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

2. Que realizado el procedimiento de certificación legal que establece la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, y sus reformas, el Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación, decreto ejecutivo número 37972-T del 16 de agosto de 2013, con las disposiciones contenidas en la reglamentación internacional de OACI y demás Convenios Internacionales de Aviación Civil aplicables; se determinó que de conformidad con los antecedentes anteriores; la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cumple todos los requerimientos técnicos, legales y financieros que permite otorgarles la renovación al certificado de explotación para ofrecer servicios de Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.

3. Que la audiencia pública para conocer la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, se celebró a las 10:00 horas del 2 de julio de 2025, sin que se presentaran oposiciones.

4. Que la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima mantiene dos certificados de explotación para brindar servicios de trabajos aéreos, el primero de ellos fue otorgado mediante resolución número 146-2016 de 10 de agosto de 2016, el cual le permite brindar los servicios de Trabajos Aéreos en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves de ala rotativa y ala fija. Dicho certificado se encuentra vigente hasta el 10 de agosto de 2031. En igual sentido, mediante resolución número 101-2020 de las 17:30 horas de 20 de mayo de 2020, le fue otorgado un certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial; mismo que se encuentra en este acto renovándose.

Por lo anterior, en vista de que la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima mantiene dos certificados de explotación en la modalidad de trabajos aéreos, lo recomendable es otorgar la vigencia del certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, aquí renovándose hasta el 10 de agosto de 2031, misma que la de los servicios de aviación agrícola para aeronaves de ala fija y rotativa y una vez vencido dicha vigencia, por economía procesal se unifiquen ambos certificados

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

ACTA No. 41-2025

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Otorgar a la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-268981, representada por el señor Carlos Víquez Jara, en calidad de apoderado generalísimo, renovación del certificado de explotación, bajo el siguiente detalle:

Tipo de servicio: Trabajos aéreos en las modalidades de fotografía Aérea y aviación agrícola, con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, según lo que se establezca en las habilitaciones y limitaciones de operación.
Equipo: Las aeronaves no tripuladas debidamente incorporada en las especificaciones de operación.

2. Vigencia: Otorgar la renovación del certificado de explotación para brindar los servicios de trabajos aéreos en la modalidad de agricultura y fotografía con aeronaves no tripuladas drones/RPAS comercial, hasta el 10 de agosto de 2031, misma vigencia a la del certificado de explotación otorgado mediante resolución número 146-2016 de las 17:00 horas de 10 de agosto de 2016, el cual le permite brindar los servicios de Trabajos Aéreos en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves de ala rotativa y ala fija. Una vez vencidos ambos certificados, por economía procesal, se unificarán de manera que un mismo certificado se abarquen ambos servicios por ser de una misma naturaleza.

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

Responsable de ventas de servicios Kevin Iván Zamora Brenes teléfono (506) 8709-7380 correo electrónico kzamora@grupocolono.com.

4. Consideraciones técnicas: La compañía El Colono Agropecuario 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, equipo adecuado y necesario en las cantidades suficientes y el tipo requerido para cada aeronave de forma tal que no genere atrasos en los vuelos y no afecte la seguridad operacional; además, se deberá someter a un proceso permanente de vigilancia con la finalidad de demostrar que cumple los requisitos para efectuar en forma segura y adecuada las operaciones del servicio aprobado.

5. Cumplimiento de las leyes: El Colono Agropecuario sociedad anónima se obliga expresamente al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aviación Civil, sus reformas y reglamentos.

6. Otras obligaciones: La compañía El Colono Agropecuario 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

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

ACTA No. 41-2025

23008-MOPT de 7 de marzo de 1994, publicado en La Gaceta número 54 de 17 de marzo de 1994, y 37972-MOPT del 16 de agosto de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", publicado en *La Gaceta* número 205 del 24 de octubre de 2013. En igual sentido, según el acuerdo tomado en el artículo octavo de la sesión ordinaria 18-2016 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 autorizados, 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.

7. Notifíquese el presente acuerdo al señor Carlos Víquez Jara, apoderado generalísimo de la compañía El Colono Agropecuario sociedad anónima, por medio de la dirección de correo electrónico cviquez@viquezjara.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 41-2025

Anexo N° 3

No.64-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cuarenta minutos del cinco de agosto del veinticinco.

Se conoce solicitud de número arreglo de pago solicitado por el señor José Ángel Guerra Laspiur, en condición de gerente general y representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, de conformidad con los criterios número DGAC-DFA-RF-TE-OF-349-2025 de 26 de junio de 2025, DGAC-DFA-RF-TE-OF-380-2025 de 15 de julio de 2025 y DGAC-AJ-OF-0768-2025 de 18 de julio de 2025.

I. Resultando.

Primero: Que mediante escrito de 23 de junio de 2025, el señor José Ángel Guerra Laspiur, en condición de gerente general y representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, solicitó un arreglo de pago sobre las facturas pendientes a la fecha, indicando lo siguiente:

"(...)

> Por medio de la presente el suscrito José Angel Guerra Laspiur, cédula 1-0470-0387, en mi calidad de gerente, representante legal y apoderado generalísimo sin límite de suma de Servicio Nacional de Helicópteros Ltda., cédula jurídica No. 3-102-008398 , con oficinas ubicadas en Hangar No. 14 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, teléfono No. 2291-3068, correo electrónico info@snhltda.com , por medio de la presente me permito solicitarles un arreglo de pago, referente a la factura No. 13889, por un monto de ø12.295.282,00 de fecha 05 de Junio 2025.

(...)".

Segundo: Que el señor Guerra Laspiur, en su condición citada, remitió certificación de estados financieros de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, emitida por la señora Mercedes Sánchez Ureña, contadora pública autorizada.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-349-2025 de 26 de junio de 2025, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, trasladaron a la Asesoría Jurídica el *"Análisis financiero y recomendación sobre la solicitud de Arreglo de Pago de SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L., cédula jurídica 3102008398"*, en el que detallaron lo siguiente:

> *"Según el oficio con fecha 23 de junio 2025 presentado por José Ángel Guerra Laspiur, Gerente General / Representante Legal de SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L. solicita un arreglo de pago para la factura N°13889.*

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

ACTA No. 41-2025

La factura pendiente de pago se detalla en el siguiente cuadro, el monto de capital e intereses están calculado al 26 de junio 2025.

REPORTE DE ESTADO DE CUENTA - 26-06-2025 - SERVICIO NACIONAL DE HELICOPTEROS, SRL.

DETALLE DE LA FACTURA

Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Dias Vencida	Principal	Saldo	Intereses	Total	Estatus
MRPV	13889	06-05-2025	05-06-2025	21	12 295 282,00	12 295 282,00	215 167,44	12 510 449,44	Pendiente

(...)

Después de analizar los estados financieros y proyección de flujo de caja certificados por la Contadora Pública Autorizada Licenciada Mercedes Sánchez Ureña CPA N°5850, se logra determinar que la empresa tiene un grado de liquidez positivo, que utiliza sus activos para generar ingresos y que el grado de endeudamiento está dentro de los parámetros aceptables, porque no sobrepasa a 1, es decir, sus pasivos, siguen estando cubiertos por sus activos.

Ahora bien, con toda la información presentada por sociedad Servicio Nacional de Helicópteros Ltda, se muestra el interés por cancelar la deuda que mantiene con el CETAC, y en su flujo de caja proyectado indica que serán capaces de cancelar la cuota mensual por arreglo de pago al Consejo Técnico, sin descuidar el pago de la facturación mensual que se continuará generando.

Es importante destacar que es de interés para el CETAC recuperar los dineros adeudados por Servicio Nacional de Helicópteros Ltda, por lo que analizando todas las variables expuestas a través de este documento se concluye que la mejor opción para el Consejo Técnico es otorgar el arreglo de pago solicitado por la empresa.

(...)

Por lo tanto: La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:

1. Autorizar el ARREGLO DE PAGO solicitado por SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L., en 04 CUOTAS MENSUALES, por: ¢ 2.459.057 (Dos millones cuatrocientos cincuenta y nueve mil cincuenta y siete colones con 00/100).

2. A cada una de las cuatro cuotas mensuales a cancelar, aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual."

3. Para formalizar el mismo deberá cancelar la primera cuota del arreglo de pago.

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

ACTA No. 41-2025

4. Como requisito para la formalización de este deberá estar al día con el resto de la facturación de la empresa.

5. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el CETAC de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0745-2025 de 11 de julio de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó al Proceso de Tesorería y a la Unidad de Recursos Financieros aclaración respecto al oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-349-2025 de 26 de junio de 2025, en cuanto al plazo y el monto a pagar por parte del deudor.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-380-2025 de 15 de julio de 2025, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, remitieron un nuevo análisis rectificando lo contenido en el oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-349-2025 de 26 de junio de 2025, siendo la recomendación a para que justada para que indicase lo siguiente:

"Por lo tanto: La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:

Autorizar el ARREGLO DE PAGO solicitado por SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L., en 05 CUOTAS MENSUALES, por: ¢ 2.502.090 (Dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100)

1. A cada una de las cinco cuotas mensuales a cancelar, aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual." Por lo tanto, quedará de la siguiente manera:

Monto Principal	₡12 510 449,44
PLAZO (inicio del cobro 06/03/2020)	150
TASA ANUAL	0,046
Intereses moratorios durante el plazo	243 953,76
monto de la letra de cambio	2 502 090,00
monto + intereses	2 746 043,76
Monto a cancelar	2 746 043,76

2. Para formalizar el mismo deberá cancelar la primera cuota del arreglo de pago.

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

ACTA No. 41-2025

3. Como requisito para la formalización de este deberá estar al día con el resto de la facturación de la empresa.

4. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el CETAC de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este".

Sexto: Que la factura adeudada contenida en la solicitud de arreglo de pago contempla un monto principal de ¢12.295.282.00 (doce millones doscientos noventa y cinco mil doscientos ochenta y dos con 00/100), intereses moratorios generados por ¢215.167.44 (doscientos quince mil ciento sesenta y siete con 44/100), además de los intereses calculados de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, los cuales serán revisables cada seis meses y determinados al momento de emitir el pago para cada letra de cambio.

Sétimo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF- 0753-2025 de 16 de julio de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó al señor Guerra Laspiur, en su condición anteriormente citada, manifestarse en relación con las recomendaciones emitidas por el Proceso de Contabilidad, mismo que fue contestado afirmativamente, por el mediante escrito de 17 de julio de 2025.

Octavo: Que la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada no cuenta con arreglo de pago en este momento.

II. Considerando

El señor José Ángel Guerra Laspiur, en su condición de gerente general y representante legal de la empresa Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, mediante escrito de 23 de junio de 2025, solicitó un arreglo de pago por las facturas adeudadas al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Por su parte, mediante oficio número DGAC-DFA-RF-TE-OF-380-2025 de 15 de julio de 2025, los señores Sary Alpízar Peña, encargada del Proceso de Tesorería, y Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros emitieron el *"Análisis financiero y recomendación sobre la solicitud de Arreglo de Pago de SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L., cédula jurídica 3102008398"*, considerando lo siguiente:

"Según el oficio con fecha 23 de junio 2025 presentado por José Ángel Guerra Laspiur, Gerente General / Representante Legal de SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L. solicita un arreglo de pago para la factura N°13889.

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

ACTA No. 41-2025

REPORTE DE ESTADO DE CUENTA - 26-06-2025 - SERVICIO NACIONAL DE HELICOPTEROS, SRL.

DETALLE DE LA FACTURA

Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Días Vencida	Principal	Saldo	Intereses	Total	Estatus
MRPV	13889	06-05-2025	05-06-2025	21	12 295 282,00	12 295 282,00	215 167,44	12 510 449,44	Pendiente

Posteriormente, en dicho análisis, se concluye lo siguiente:

> *"Compartiendo el criterio emitido por la Unidad de Asesoría Legal en su oficio LEG-848-2009, que indicó: "Con fundamento en lo anterior indicado y con el fin de lograr aumentar los recursos del Estado, sin perjuicio de que según las circunstancias se prosiga con los trámites en la vía judicial y extendiendo responsabilidad del Concesionario, en el sentido de que se comprometa unilateralmente a realizar los pagos ante el Consejo Técnico de Aviación Civil y por ende cumplir con las obligaciones dinerarias en los términos y plazos convenidos, esta Asesoría Legal recomienda realizar estos arreglos de pago con las diferentes empresas concesionarias con el CETAC, una vez analizada la propuesta del gestionante".*
>
> *Después de analizar los estados financieros y proyección de flujo de caja certificados por la Contadora Pública Autorizada Licenciada Mercedes Sánchez Ureña CPA N°5850, se logra determinar que la empresa tiene un grado de liquidez positivo, que utiliza sus activos para generar ingresos y que el grado de endeudamiento está dentro de los parámetros aceptables, porque no sobrepasa a 1, es decir, sus pasivos, siguen estando cubiertos por sus activos.*
>
> *Ahora bien, con toda la información presentada por sociedad Servicio Nacional de Helicópteros Ltda, se muestra el interés por cancelar la deuda que mantiene con el CETAC, y en su flujo de caja proyectado indica que serán capaces de cancelar la cuota mensual por arreglo de pago al Consejo Técnico, sin descuidar el pago de la facturación mensual que se continuará generando.*
>
> *Es importante destacar que es de interés para el CETAC recuperar los dineros adeudados por Servicio Nacional de Helicópteros Ltda, por lo que analizando todas las variables expuestas a través de este documento se concluye que la mejor opción para el Consejo Técnico es otorgar el arreglo de pago solicitado por la empresa.".*

Así las cosas, la Unidad de Recursos Financieros concluyó y, posteriormente, recomendó en el análisis supra citado, lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *La Unidad de Recursos Financieros, Grupo de Trabajo de Tesorería recomienda realizar los trámites para arreglo de pago solicitado por el concesionario SERVICIO NACIONAL DE HELICÓPTEROS SOCIEDAD DE R.L., con el objetivo de recuperar la deuda que mantiene la empresa con el CETAC sin retrasar más la gestión, además considerando la capacidad*

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

ACTA No. 41-2025

financiera de la sociedad y sus buenas intenciones para cancelar sus deudas con el Consejo Técnico.

La recomendación de arreglo de pago es la siguiente:

Facturas contempladas en el arreglo de pago:

REPORTE DE ESTADO DE CUENTA - 26-06-2025 - SERVICIO NACIONAL DE HELICOPTEROS, SRL.									
DETALLE DE LA FACTURA									
Sitio	#Fac	F.Emisión	F.Vence	Dias Vencida	Principal	Saldo	Intereses	Total	Estatus
MRPV	13889	06-05-2025	05-06-2025	21	12 295 282,00	12 295 282,00	215 167,44	12 510 449,44	Pendiente

Monto principal: ¢12.295.282.00 (Doce millones doscientos noventa y cinco mil doscientos ochenta y dos con 00/100)

Intereses moratorios generados: ¢215.167.44 (Doscientos quince mil ciento sesenta y siete con 44/100)

Monto total del arreglo de pago: ¢12.510.449.44 (Doce millones quinientos diez mil cuatrocientos cuarenta y nueve mil con 44/100)

Plazo del arreglo de pago: 05 meses – 05 cuotas.

Monto por cuota: ¢ 2.502.090 (Dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100

Por lo tanto: La Unidad de Recursos Financieros, Proceso de Tesorería considera prudente, de acuerdo con la solicitud del gestionante, realizar el arreglo de pago con el detalle a continuación:

1. A cada una de las cinco cuotas mensuales a cancelar, aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual." Por lo tanto, quedará de la siguiente manera:

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

ACTA No. 41-2025

Monto Principal	₡12 510 449,44
PLAZO (inicio del cobro 06/03/2020)	150
TASA ANUAL	0,046
Intereses moratorios durante el plazo	243 953,76
monto de la letra de cambio	2 502 090,00
monto + intereses	2 746 043,76
Monto a cancelar	2 746 043,76

2. Para formalizar el mismo deberá cancelar la primera cuota del arreglo de pago.

3. Como requisito para la formalización de este deberá estar al día con el resto de la facturación de la empresa.

4. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el CETAC de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este."

Al respecto, la Ley General de Aviación Civil no establece una norma específica que regule la materia en cuanto a arreglos de pago; sin embargo, el artículo 314 de este cuerpo normativo, establece que, en forma supletoria en ausencia de ley, se aplique el Código de Comercio, Código Civil y Código Procesal Civil, en todo lo no previsto en esta ley.

En cuanto a la posibilidad de realizar arreglos de pago, en el dictamen número C-12-97 de 22 de enero de 1997, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

"B-. LA POSIBILIDAD DE OTORGAR FACILIDADES DE PAGO

(...)

Pero, esa posibilidad de arreglos existe también en tratándose de deudas por no pago de los precios públicos. El artículo 314 de la Ley de Aviación Civil, en concordancia con los principios de la Ley General de la Administración Pública, establece la aplicación supletoria del Código de Comercio, del Código Civil y del Código de Procedimientos Civiles, en caso de ausencia de disposición expresa en la materia dentro de la Ley de Aviación Civil. Lo que nos remite al campo del Derecho Privado y de los principios que lo rigen. Pues bien, puesto que las empresas de aviación son empresas comerciales, resulta aplicable supletoriamente el Código de Comercio, el cual permite que las partes acuerden prórrogas y facilidades de pago. Dispone el artículo 424 del Código de Comercio.

(...)

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

ACTA No. 41-2025

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

a) Para determinar la naturaleza de los recursos que la ley prevé, el Consejo Técnico de Aviación Civil debe estarse a los principios de coercitividad de la prestación pecuniaria y al carácter inherente o no del servicio aeronáutico y del complementario a la aviación.

b) En caso de que esos recursos constituyan tasas, artículo 4° del Código Tributario, el Consejo Técnico de Aviación Civil podría acordar prórrogas y facilidades de pago, sujeto a lo dispuesto en el numeral 38 de este cuerpo normativo.

c) En relación con los recursos de naturaleza no tributaria y que constituyan precios públicos, a falta de disposición expresa en las leyes que rigen la administración financiera del Estado, resulta aplicable lo dispuesto en el Derecho común. Consecuentemente, se prevé la posibilidad de prórrogas y facilidades.

d) En ambos casos, tasa y precio público, deben exigirse los intereses indemnizatorios y sancionatorios previstos por el ordenamiento (artículos 57 y 76 del Código Tributario y 497 y 498 del Código de Comercio, respectivamente).

e) Es entendido que corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil valorar la conveniencia de concluir arreglos de pago con sus deudores y aplicar el régimen jurídico correspondiente a la naturaleza de las deudas, respecto de la posibilidad de entablar los procesos de ejecución administrativa o judicial que fueren procedentes".

Adicionalmente, toda gestión de arreglo de pago que se realice con el Consejo Técnico de Aviación Civil debe ajustarse a lo dispuesto en el Procedimiento de Gestión Financiera número 6P02; mismo que indica, específicamente, lo siguiente:

"(...)

2.5. "Lineamiento para otorgar el arreglo de pago:

2.5.1. Responsable de CxC analiza la información suministrada por el cliente.

2.5.2. Para el otorgamiento de un arreglo de pago se deberá cumplir con las siguientes pautas

2.5.2.1 Todo arreglo de pago deberá ser presentado al CETAC.

(...)

2.5.2.2 Los arreglos de pago no se aprueban si la empresa en su último arreglo de pago no cumplió en cancelar sus cuotas en el tiempo especificado en cada letra de cambio.

2.5.2.3 Se aprueba un arreglo de pago cuando el análisis financiero de la empresa resulte

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

ACTA No. 41-2025

positivo, a saber: el análisis de la liquidez, análisis de la actividad, análisis del endeudamiento, análisis de la rentabilidad y su flujo de caja proyectado.

2.5.2.4 Se aprueba un arreglo de pago cuando al revisar su historial crediticio, ha reflejado interés en mantenerse al día son sus compromisos dinerarios.

2.5.2.5 El período máximo que se aprueba para la cancelación del monto principal más intereses será de 18 cuotas (año y medio).

2.5.2.6 Se recibirán solicitudes de arreglos de pago cuando provengan de multas impuestas por el CETAC o en su defecto su historial crediticio de facturación haya sido bueno.

2.5.2.7 En el caso de acumular dos letras de cambio se pasará a la Asesoría Jurídica por oficio.

2.5.2.8 No se permitirá incluir dentro de un arreglo de pago facturas sin vencer.

2.5.2.9 En el caso de ser aprobado un arreglo de pago la empresa debe mantenerse al día con el pago de la facturación ordinaria.

2.5.2.10 El monto máximo vencido para un arreglo de pago será de ¢50.000.000.00.

(...)".

2.18. Arreglos de pago

2.18.1. Para solicitar un arreglo de pago, el concesionario presenta los siguientes documentos:

• Oficio formal de solicitud de arreglo de pago dirigido al CETAC, indicando la solicitud de arreglo, que incluye las facturas vencidas, la razón social, firmado por el apoderado generalísimo o por el representante legal, que incluye el número de teléfono, la dirección de correo electrónico y la dirección física exacta.

• Justificación de las razones por las cuales no ha podido cancelar las facturas pendientes.

• Proyección de flujo de caja a un año.

• Estados financieros de los dos últimos períodos fiscales.

• Razones financieras, como mínimo las siguientes: liquidez, rentabilidad, endeudamiento y capital de trabajo.

Los tres últimos puntos tienen que ser certificados por un Contador Público Autorizado (CPA), de lo contrario no se acepta.
Documentación que debe ser presentada en un plazo de 7 días hábiles de lo contrario se archiva dicha solicitud.

2.18.2. La DGAC o el CETAC recibe y traslada a la Unidad de Recursos Financieros la solicitud del Concesionario, para efectuar arreglo de pago por deudas acumuladas producto de sus obligaciones dinerarias con el CETAC.

2.18.3. El jefe de Recursos Financieros traslada la solicitud al jefe del PT, para que lo remita al responsable de realizar la gestión de cobro y realice el análisis correspondiente.

2.18.4. Para otorgar un arreglo de pago se deberá cumplir con lo establecido en el instructivo. "6I20, Lineamientos para otorgar un arreglo de pago. V01.pdf.

(...)".

Por lo cual, para formalizar el arreglo de pago solicitado por la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, ésta deberá realizar el pago de la primera cuota mensual por un monto de ¢2.502.090 (dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100), **adicionándole a este monto**, el correspondiente al interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual.

Deberá la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, mediante su representante legal, suscribir cinco letras de cambio cada una por un monto de ¢2.502.090 (dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100), todas a favor del Consejo Técnico de Aviación Civil, esto previo al pago cualquier otra factura que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, montos deberán ser debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Las letras de cambio serán custodiadas por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, la cual se comprometerá a devolverlas conforme se realice los pagos respectivos en forma mensual y contra recibo confeccionado por la Caja del Departamento de Tesorería de esta Institución.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Autorizar el arreglo de pago con el señor José Ángel Guerra Laspiur, en condición de gerente general y representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, cédula jurídica número 3-102-008398, para que cancele el monto total de **¢12.510.449.44 (doce millones quinientos diez mil cuatrocientos cuarenta y nueve mil con 44/100)**, por concepto de facturación adeudada al Consejo Técnico de Aviación Civil en relación con la factura número MRPV-3889 de 06 de mayo de 2025.

2) Autorizar el pago en cinco cuotas mensuales por ¢2.502.090 (dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100, mismas que suman el monto de ¢12.510.449.44 (doce millones quinientos diez mil cuatrocientos cuarenta y nueve mil con 44/100), pagaderas a partir del mes de julio de 2025, posterior a la formalización de dicho arreglo de pago. **A cada una de las cuotas mensuales a cancelar, se aplicará un interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto**

ACTA No. 41-2025

mensual. Lo anterior por cuanto, la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada deberá realizar el primer pago, por un monto de ¢2.502.090 (dos millones quinientos dos mil noventa colones con 00/100, adicionándole a este monto, el correspondiente al interés calculado de conformidad con el porcentaje aplicable a los certificados de depósito a seis meses plazo en colones establecido por el Banco Nacional de Costa Rica, el cual será revisable a cada seis meses, por cada tracto mensual; lo anterior para formalizar el presente arreglo de pago.

3) La compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada deberá presentar una personería vigente y haber cancelado cualquier otra multa o deuda que no haya sido contemplada en el presente arreglo de pago, así como las facturas pendientes, en ambos casos los montos deberán estar debidamente depositas en las cuentas del Consejo Técnico de Aviación Civil. Posterior a la formalización de este arreglo de pago la empresa deberá mantenerse al día en sus obligaciones dinerarias con el Consejo Técnico de Aviación Civil, de lo contrario se aplicará lo contemplado en la Ley General de Aviación Civil y leyes conexas al respecto, y se podrá decidir finalizar el contrato de arreglo de pago por incumplimiento en los términos de este.

4) Una vez aprobado y firmado dicho arreglo de pago por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, trasladar la documentación correspondiente a la Unidad de Asesoría Jurídica para que proceda a confeccionar las respectivas letras de cambio e informe al señor José Ángel Guerra Laspiur, en su condición de repetida cita, para que se presente a firmar la documentación correspondiente, posteriormente se trasladará la documentación a la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil.

5) Girar las instrucciones a la Unidad Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil para que en caso de incumplimiento por parte de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, informe a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda a gestionar el cobro en vía judicial.

6) Notifíquese al señor José Ángel Guerra Laspiur, en condición de gerente general y representante legal de la compañía Servicio Nacional de Helicópteros sociedad de responsabilidad limitada, por medio del correo electrónico: info@snhltda.com .

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

ACTA No. 41-2025

Anexo N° 4

No.65-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cuarenta y uno minutos del cinco de agosto del veinticinco.

Se conoce solicitud de ampliación de cabida del permiso de uso en precario del espacio otorgado al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), cédula jurídica número 3-007-475726, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para un área total de 160 metros cuadrados.

Resultando

Primero: Que mediante resolución número 0226-2022 de las dieciocho horas con treinta minutos de veinte de diciembre de dos mil veintidós, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), cédula jurídica número 3-007-475726, la renovación del permiso de uso en precario de espacio para construcción, con una cabida de 100 metros cuadrados, para la colocación de un remolque-oficina, para el desarrollo de la actividad de fumigación de áreas de carga de aeronaves en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con una vigencia de 5 años a partir de su aprobación; misma que vence el 20 de diciembre de 2027; aprobado mediante el artículo décimo sexto de la sesión ordinaria número 57-2022 de 20 de diciembre de 2022.

Segundo: Que, mediante correo electrónico de 31 de enero de 2025, la señora Ana Gabriela Zúñiga Valerín, en su condición de representante del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (SENASA-OIRSA), solicitó a la Dirección General de Aviación Civil, la ampliación de cabida del permiso de uso en precario del espacio otorgado al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para un área total de 160 metros cuadrados.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DG-TC-0146-2025 de 4 de febrero de 2025, la Dirección General de Aviación Civil trasladó al Departamento de Aeropuertos, para la debida atención, lo peticionado por la señora Zúñiga Valerín, en su condición antes citada.

Cuarto: Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0036-2025 de 6 de febrero 2025, el Departamento de Aeropuertos rindió el informe de campo por sobre la solicitud del Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), en donde se indica lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Con el fin de revisar si es posible ampliar el área asignada a SENASA-OIRSA para establecer la oficina-contenedor para el servicio de Desinsectación de aviones.*
> *Lo anterior debido a que tenemos la oportunidad de acortar los tiempos con la adquisición de un contenedor en muy buen estado, que ya está adecuado como oficina, pero que es de 53 pies de largo (16,15 m). Actualmente tenemos 12,5 m por 8m y la propuesta es autorizar la asignación de 20 m de largo por 8 m de ancho, para que quepa bien el contenedor y el digestor de residuos que debemos construir".*
>
> *Sobre el particular, se le informa que el día 06 de febrero se hizo una inspección al sitio por parte del Ing. Alexander Sánchez, Jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, el Lic.*

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

ACTA No. 41-2025

Hernán Juárez, Administrador del lado aire del AIDOQ y la suscrita, en compañía del Dr. Jorge Alfaro González, de la Dirección Regional Chorotega de SENASA, a fin de valorar el área en función de la solicitud de la ampliación del espacio otorgado a SENASA, con dimensiones de 8mts de ancho por 20mts de largo para un área de 160m2, determinando en principio que es posible su otorgamiento.

Adicionalmente, se autorizó como una colaboración interinstitucional, ubicar el contenedor en la parte asignada, sin derecho de funcionamiento, debido a la situación de los cambios de medidas del contenedor y la falta de espacio del lugar asignado originalmente al SENASA, una vez tramitados y otorgados los permisos correspondientes para tal fin, se podrá hacer el uso del contenedor, por lo que de momento sería únicamente un permiso provisional para la colocación del contenedor, a la espera de la aprobación por parte del CETAC. Esto fue comunicado el día 6 de febrero por el Dr. Jorge Alfaro a la Sra. Gabriela Zúñiga Valerín de OIRSA por medio de correo electrónico.

Finalmente, en relación, el Departamento de Aeropuertos emitirá el criterio técnico a la Asesoría Legal para la de modificación del contrato de permiso de uso en precario para que se realicen los trámites correspondientes de aprobación por parte del CETAC.

En caso de que se requiera hacer alguna construcción, se deberá presentar de previo los planos constructivos y posteriormente se emitirá el aval por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, de acuerdo con las nuevas condiciones.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DG-OF-0266-2025 de 10 de febrero de 2025, la Dirección General de Aviación Civil ratificó al peticionante, lo indicado en oficio número DGAC-DA-OF-0036-2025 de 6 de febrero 2025.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0155-2025 de 9 de mayo 2025, las señoras Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, y Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, rindieron el *"Criterio técnico para la modificación del permiso de uso en precario de área asignada a SENASA en el aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)"*, en este se indica lo siguiente:

"(...)
Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del espacio que está demarcado en la imagen anterior, para la instalación de una oficina para desarrollar actividades de desinfección de las aeronaves, al respecto no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su renovación, tomando en consideración el servicio público por ser el Servicio Nacional de Salud Animal ente responsable de la salud animal en Costa Rica, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al CETAC para la modificación del permiso de uso en precario al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), cédula de persona jurídica número 3-007-475726 en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

OBLIGACIONES DEL CETAC:

•El CETAC velará porque se cumpla con lo estipulado en el otorgamiento del permiso de uso para el Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), para desarrollar la actividad de fumigación de las áreas de carga de las aeronaves.
•Asimismo, los servicios de agua y el servicio de Electricidad se encuentran disponibles en el lugar por lo que deberá gestionar la instalación ante las entidades públicas encargadas y su posterior conexión a la red y además del servicio de Internet correrá por cuenta de Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA).
•No se procede el cobro del Canon tarifario.

OBLIGACIONES DE SENASA:

•Se encargará de velar por el buen uso de las instalaciones aeroportuarias
•Velará por cumplir con el servicio de fumigación solicitado, sin que esto signifique que pueda darle un uso diferente al concesionado.
•También deberá brindar un adecuado mantenimiento a las acometidas eléctricas y de agua
•Cualquier otro requerimiento, deberá solicitarlo al CETAC

PLAZO:

La vigencia de este permiso de uso será por un plazo de cinco años a partir de la aprobación del CETAC.

Notificaciones a los correos:

Dr. Jorge Alfaro González. Dirección Regional Chorotega de SENASA
jorge.alfaro.g@senasa.go.cr

(...)".

Sétimo: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0597-2025 de 10 de junio de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó al Departamento de Aeropuertos, aclaración al oficio número DGAC-DG-OF-0155-2025 citado, indicando lo siguiente:

"(...)

Debido a lo anterior, le solicitamos aclarar lo siguiente:

Primero: ¿Cuentan en sus registros con alguna petición formal por parte de la Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), para ampliación del plazo de vigencia del permiso de uso?

Segundo: ¿La petición y el informe técnico se refieren solo a "la modificación del área asignada", pasando de 100 a 160 metros cuadrados o bien, existe alguna razón técnica para que ese Departamento indicara "La vigencia de este permiso de uso será por un plazo de cinco años a partir de la aprobación del CETAC?

(...)".

Octavo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0218-2025 de 23 de junio de 2025, el Departamento de Aeropuertos rindió la aclaración al oficio número DGAC-DA-OF-0155-2025 citado, indicando lo siguiente:

"(...)

De conformidad al asunto en referencia, donde esta Asesoría legal solicita la aclaración al oficio número DGAC-DA-OF-0155-2025 en los siguientes puntos:
Primero: ¿Cuentan en sus registros con alguna petición formal por parte de la Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), para ampliación del plazo de vigencia del permiso de uso?

R/ Por parte de SENASA no presenta ninguna ampliación de plazo de vigencia del permiso de uso otorgado, solo la modificación del área otorgada.

Segundo: ¿La petición y el informe técnico se refieren solo a "la modificación del área asignada", pasando de 100 a 160 metros cuadrados o bien, existe alguna razón técnica para que ese Departamento indicara "La vigencia de este permiso de uso será por un plazo de cinco años a partir de la aprobación del CETAC?

R/Con relación a la vigencia del plazo, es la misma a la otorgada en el permiso de uso en precario en la resolución N°0226-2022 de fecha del 20 diciembre del 2022, por 5 años, por lo cual, su vigencia es hasta el 20 diciembre del 2027, por favor consignar esa misma fecha.

(...)".

Noveno: Que en consulta realizada por esta Asesoría Jurídica en el sitio web oficial de la Caja Costarricense de Seguro Social y del el Ministerio de Hacienda; el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa) aparece inscrita como patrono y se encuentra al día con sus obligaciones al 10 de julio de 2025.

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

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 Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

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

ACTA No. 41-2025

II. Fundamento legal.

1. Que de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la ley número 5150 de 14 de mayo de 1973, denominada Ley General de Aviación Civil, 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, servicios de despacho aéreo.

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".*

En esta materia, sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 de 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional indicó lo siguiente:

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".*

En esta materia, sobre el tema de las competencias en materia aeroportuaria, mediante sentencia número 5388-93 de 26 de octubre de 1993, la Sala Constitucional se pronunció en el sentido de que:

> *"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".*

2. Efectuado el análisis integral de la solicitud y lo dispuesto en el convenio de 17 de diciembre de 2014, suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y el Servicio Nacional de Salud Animal, se determinó que la institución cumple todos los requerimientos técnicos y legales que permiten emitir la **ampliación de cabida del permiso de uso en precario** del espacio otorgado en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, **para un área total**

de 160 metros cuadrados, para la colocación de un remolque-oficina para el desarrollo de la actividad de fumigación de las áreas de carga de las aeronaves.

3. En este caso, específicamente, se deben aplicar las recomendaciones del Departamento de Aeropuertos, emitidas mediante el oficio número DGAC-DA-OF-0155-2025 de 9 de mayo 2025, el cual, en lo que interesa, recomendó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Por lo tanto, este Departamento de Aeropuertos procede a emitir criterio técnico sobre la situación actual del espacio que está demarcado en la imagen anterior, parala instalación de una oficina para desarrollar actividades de desinfección de las aeronaves, al respecto no se cuenta con impedimentos técnicos que impidan su renovación, tomando en consideración el servicio público por ser el Servicio Nacional de Salud Animal ente responsable de la salud animal en Costa Rica, restando analizar la vialidad legal para ello, es que se le solicita emitir recomendación al CETAC para la modificación del permiso de uso en precario al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), cédula de persona jurídica número 3-007-475726 en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.*
> *(...)".*

4. Edificación y operación

Con respecto a la edificación y operación, el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), utilizará el espacio aquí permisionado para la actividad autorizada, es decir, la colocación de un remolque-oficina para el desarrollo de la actividad de fumigación de las áreas de carga de las aeronaves, no podrá introducir mejoras o modificaciones sin la previa autorización de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica del Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil.

En caso de ser autorizadas las remodelaciones y/o mejoras al inmueble, éstas deberán ser removibles y podrán ser retiradas por el permisionario para el uso que desee dársele previa autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa) podrá remover las mejoras existentes de carácter removible que haya construido. Las mejoras no removibles hechas al inmueble se considerarán como propiedad del Consejo Técnico de Aviación. Ahora bien, mediante dictamen número C-170-98 de 14 de agosto de 1998, la Procuraduría General de la República señaló en cuanto a material removible lo siguiente:

> *"En cuanto a instalaciones fácilmente removibles, es decir, que no se trate de construcciones con adherencia permanente al terreno, debe existir siempre una autorización administrativa, denominada permiso de uso, que así las respalde. Esta clase de permisos, de acuerdo con el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, se otorgan a título precario, y pueden ser revocados en cualquier momento por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración. Sobre los permisos de uso en zona marítimo terrestre puede leerse el dictamen No. C-100-95 de 10 de mayo de 1995, del que se envió copia a esa Municipalidad; teniendo siempre presente que una vez que exista un plan regulador en una*

porción de zona marítimo terrestre la regla es el otorgamiento de concesiones y no el de permisos de uso".

En ese mismo sentido, en el dictamen número C-095-2012 de 26 de abril de 2012, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

"... Esta consiste en que, en principio, las edificaciones que se construyan deben ser fácilmente removibles pues no deben tener carácter permanente".

El Servicio Nacional de Salud Animal, no podrá darle al espacio un uso distinto al autorizado. No podrá ceder, traspasar, vender, hipotecar, arrendar o subarrendar el bien.

El Servicio Nacional de Salud Animal, deberá permitir una visibilidad del 100% al interior del espacio de acuerdo con lo dispuesto en el oficio número DGAC-IA-OF-1072-2015, emitido por la Unidad de Infraestructura de la Dirección General de Aviación Civil.

5. Obligaciones de las partes

Serán obligaciones de las partes:

Obligaciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

•El Consejo Técnico de Aviación Civil velará porque se cumpla con lo estipulado en el otorgamiento del permiso de uso para el Servicio Nacional de Salud Animal, para desarrollar la actividad de fumigación de las áreas de carga de las aeronaves.
•Asimismo, los servicios de agua y el servicio de Electricidad se encuentran disponibles en el lugar por lo que deberá gestionar la instalación ante las entidades públicas encargadas y su posterior conexión a la red y además del servicio de Internet correrá por cuenta de Servicio Nacional de Salud Animal.
•No se procede el cobro del Canon tarifario.

Obligaciones del Servicio Nacional de Salud Animal:

•Se encargará de velar por el buen uso de las instalaciones aeroportuarias.
•Velará por cumplir con el servicio de fumigación solicitado, sin que esto signifique que pueda darle un uso diferente al concesionado.
•También deberá brindar un adecuado mantenimiento a las acometidas eléctricas y de agua.
•Cualquier otro requerimiento, deberá solicitarlo al Consejo Técnico de Aviación Civil.

6. Servicios no aeronáuticos

En caso de requerir acometida telefónica deberá canalizarlo por su propia cuenta; asimismo, si necesitara instalar otro tipo de servicios estos serán solicitados, instalados y pagados por el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), ante las autoridades o instituciones competentes.

En cuanto al servicio de agua potable, el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), deberá asumir el importe que genere el consumo de agua potable, por medio de la instalación de un medidor o micro medidor, en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (A y A).

En cuanto al servicio de agua potable, la permisionaria deberá asumir el importe que genere el consumo de agua potable, por medio de la instalación de un micro medidor, en el que se le estará tomando la lectura del sistema de micro medición interna de consumo por metro cúbico para cada usuario de los hangares o terrenos del aeropuerto, esto de conformidad al costo por metro cúbico del macro medidor, que es la tarifa oficial facturada al Consejo Técnico de Aviación Civil por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (A y A).

7. Pólizas y normativa

El Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA) deberá rendir y mantener bajo su exclusiva responsabilidad y durante la totalidad del plazo en que ocupe el espacio aquí asignado las siguientes pólizas de seguros que deberán ser acreditadas en cuanto a su existencia y vigencia ante el Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil:

a) Incendio.
b) Responsabilidad civil extracontractual contra accidentes y responsabilidad hacia terceras personas; cubriendo daños y riesgos a la propiedad y personas.

También, el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), deberá comprometerse a cumplir fielmente las leyes, reglamentos y circulares relativos a la Aviación Civil que sean concordantes con la prestación del servicio y/o el uso de los terrenos del aeropuerto, así como con todos los acuerdos y disposiciones que sobre el permiso en precario otorgado establezca el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Asimismo, debe permitir al Consejo Técnico de Aviación Civil la inspección del área que se le concede por este permiso, una vez al mes o cuando las circunstancias lo ameriten, en presencia del personal del Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa) permisionarios o, en su defecto, ante cualquier otra persona mayor de edad que se encuentre en el espacio concedido.

El Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa) solo podrá utilizar el espacio para el fin que fue inicialmente otorgado, es decir, para brindar servicios de fumigación de las áreas de carga de las aeronaves, con una vigencia de5 años a partir de la aprobación de la presente resolución por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Ahora bien, el Consejo Técnico de Aviación Civil podrá reubicar el área otorgada a el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), por razones de conveniencia u oportunidad, para ello deberá contar con el visto bueno del Departamento de Infraestructura Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil y los criterios técnicos que devengan en necesarios.
Asimismo, deberá el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), garantizar que el entorno, los bienes, los servicios y, las instalaciones de atención al público sean accesibles para que las personas los usen y disfruten en

cumplimiento a lo establecido por la ley número 7600 de 2 de mayo de 1996, denominada *Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad*, y su reglamento.

Además, el Consejo Técnico de Aviación Civil no tendrá ninguna responsabilidad por cualquier daño que genere el uso normal de las instalaciones, al personal del Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), sus representantes y/o cualquier otra persona relacionada con la misma, así como por los equipos ahí almacenados.

Ahora bien, sin perjuicio de los servicios de seguridad aeroportuaria que son responsabilidad del Estado, el Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa) será responsable exclusiva de mantener la seguridad de (el/los) espacio (s) asignado(s) por este instrumento propiamente dichos, así como, los bienes que en (el o ellos) se encuentren.

8. Terminación del permiso de uso

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

1)Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.
2)Revocatoria.
3)Rescisión.
4)Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.
5)Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.
6)Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.
7)Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

En cuanto a la fiscalización, el Consejo delega al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, velar por el cumplimiento de estas disposiciones.

Con fundamento en los hechos descritos y citas de ley.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Primero: Modificar la resolución número 0226-2022 de las dieciocho horas con treinta minutos de veinte de diciembre de dos mil veintidós, en cuanto a la ampliación de cabida del permiso de uso en precario del espacio otorgado al Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA-OIRSA), cédula jurídica número 3-007-475726, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para un área total de 160 metros cuadrados, mismo que las partes podrán rescindir por razones de interés público, fuerza mayor o caso fortuito que impidan continuar con la ejecución de lo dispuesto en el convenio del 17 de diciembre de 2014, suscrito entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y el Servicio Nacional de Salud Animal. Lo anterior, con fundamento en lo indicado en los oficios números DGAC-DA-OF-0155-2025 de 9 de mayo 2025, y DGAC-DA-OF-0218-2025 de 23 de junio de 2025, suscritos por el Departamento de Aeropuertos, así como, con las razones legales expuestas en esta resolución.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 41-2025

Segundo: Manténgase incólume el resto del contenido de la resolución número 0226-2022 citada.

Tercero: Notifíquese al Servicio Nacional de Salud Animal, por medio del correo electrónico del doctor Jorge Alfaro González. Dirección Regional Chorotega de Servicio Nacional de Salud Animal (Senasa), jorge.alfaro.g@senasa.go.cr.

Cuarto: Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica y Recursos Financieros, así como a la Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y al Departamento de Aeropuertos.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 41-2025

Anexo N° 5

No.66-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cuarenta y dos minutos del cinco de agosto del veinticinco.

Se conoce solicitud de revocación de permiso en uso precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, otorgado mediante la resolución número 0116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2021, a la compañía Aviation Training Company Limitada de la cédula jurídica número 3-102-871785.

Resultando

Primero: Que mediante resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, conocida en el artículo décimo quinto de la sesión ordinaria número 38-2024 de 30 de julio de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Aviation Training Company Limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, un permiso en uso precario del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. La resolución citada indica lo siguiente:

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

5) Notificar al señor Carlo Sosto Littleton a los correos electrónicos; myrnaar@gmail.com y csosto@gmail.com.

(...)".

Segundo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0134-2025 de 28 de abril de 2025, las señoras Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, y Debbie Beer Rojas, encargada de espacios, solicitaron a la Unidad de Asesoría Jurídica gestionar la cancelación del *"Permiso de Uso del hangar N° 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma"*. Dicho oficio, en lo que nos interesa, indica lo siguiente:

"(...)

Antecedentes:

Segundo: *La Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, mediante el oficio DGAC-DA-AITBP-OF-0011-2025 (Reporte de vigilancia sobre operaciones de hangares y espacios del AITBP) de fecha de 28 de enero de 2025, procedió a remitir el informe de las inspecciones de hangares y espacios correspondiente al mes de enero, mismos en los cuales se detalla, que, en el hangar N° 16 asignado a la compañía Aviation Training Company Limitada pernocta la aeronave matrícula "TI-BBW" y la cual tiene como dueño registral la compañía Bravo Exportaciones Sociedad Anónima.*

Tercero: *En atención a lo reportado por la Unidad de Administración del AITBP, el Departamento de Aeropuertos procede con una revisión integral de la Resolución CETAC N° No. 116-2024 de la asignación del hangar N° 16 asignado a la compañía Aviation Training Company Limitada, en la cual, no se encuentra registro de autorización de permanencia de la matrícula "TI-BBW", según consta en dicha resolución.*

Cuarto: *El Departamento de Aeropuertos mediante oficio DGAC-DA-OF-0048-2025 de fecha de 13 de febrero de 2025, procedió con la Prevención sobre hallazgos detectados en el hangar N° 16 en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, dicha prevención notificada al señor Carlo Sosto Littleton como representante legal de la compañía y haciéndole de conocimiento el hallazgo de la permanencia de la matrícula "TI-BBW" la cual, no se encuentra autorizada para estar en el hangar, este Departamento haciendo énfasis en el Artículo 10 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, Decreto N° 34849-MOPT, cita en el inciso 4, como causas de extinción de los permisos de uso y contrato, según se indica:*

"...Cuando se compruebe administrativa o judicialmente que el espacio concedido ha sido subarrendado, vendido, donado, prestado o de alguna forma haya salido del uso de la persona física o jurídica a la cual se le autorizó el dominio útil...".

Quinto: *El señor Carlos Sosto Littleton por medio del oficio GER-004-25 con fecha de 13 de febrero de 2025, como respuesta a la prevención realizada por el pernocte no autorizado de la aeronave matrícula "TI-BBW", se pronuncia de la siguiente manera:*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 41-2025

"Por este medio les saludo y la ves en referencia al oficio DGAC-DA-OF-0048-2025 les indico que la aeronave indicada matricula TI-BBW pertenece a la sociedad Bravo Exportaciones S.A. misma que es parte del grupo de interés económico de Aviation Training Company. Mi persona mantiene el 100% de participación en Aviation Training Company y el 50% de Bravo Exportaciones. (Adjunto personería con capital accionario). Adicionalmente mi representada Aviation Training Company se encuentra en Fase 3 del proceso de certificación para la obtención de un CO, y en cuanto se concluya el proceso mencionado se estará incluyendo esta aeronave en sus Especificaciones de Operación" ...

"Aprovecho para consultarles, ya que no tengo conocimiento de algún procedimiento o reglamento que indique se debe solicitar algún tipo de autorización para resguardar las aeronaves del grupo a la que le fue otorgado el uso en precario, por lo anterior les agradecería indicar el procedimiento para así proceder con la respectiva solicitud ya que el uso del hangar se está dando de manera exclusiva a aeronaves del mismo grupo de interés económico."

(...)"

- *Sobre el permiso de uso en precario del hangar 16*

Ahora bien, en cuanto al otorgamiento del permiso de uso en precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, tenemos que el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, señala que 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.

Por lo cual, mediante artículo décimo quinto de la sesión ordinaria número 38-2024 de 30 de julio de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil asignó el hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma exclusivamente a la compañía Aviation Training Company Limitada, según la resolución número 116-2024 de las 19 horas 31 minutos de 30 de julio de 2024, en la que se indicó puntualmente, lo siguiente:

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.

La eventual coexistencia de un permiso de uso en precario y grupo de interés económico, no faculta a sus titulares a modificar de forma unilateral, los alcances de los permisos de uso en precario o certificados de explotación otorgados por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Las atribuciones y restricciones del permiso de uso en precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, asignado para uso exclusivo de la compañía Aviation Training Company Limitada, mediante la resolución número 116-2024 de las 19 horas con 31

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

ACTA No. 41-2025

minutos de fecha 30 de julio de 2024, fueron debidamente notificadas mediante acta de notificación número 277 de las trece horas con cuarenta y cinco minutos de 7 de agosto de 2024).

Ante cualquier modificación del uso del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma que no haya sido autorizado de forma previa por el Consejo Técnico de Aviación Civil, además de lo indicado en el artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, se debería aplicar lo contenido en la resolución número 116-2024 citada, la cual establece en las cláusulas cuarta, novena y décima, lo siguiente:

4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.

9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.

10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

Así las cosas, por lo mencionado anteriormente el Departamento de Aeropuertos con base en lo reportado por la Administración del ATIBP y según lo emitido por la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, se ha identificado una modificación o alteración en el uso del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, misma que no sido autorizada de forma previa por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Por lo cual, según lo indicado en el artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y la resolución número 116-2024 citada, se solicita proceder con la recuperación del Hangar N° 16, salvo un mejor criterio de la Asesoría Jurídica.

(...)".

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0476-2025 de 9 de mayo de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica requirió al Departamento de Aeropuertos aclaración de la solicitud de cancelación de permiso de uso, contenida en oficio número DGAC-DA-OF-0134-2025 citado; en lo que nos interesa, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó lo siguiente:

"(...)

Debido a lo anterior, para poder continuar con la petición por ustedes realizada se les solicita de la forma más atenta, lo siguiente:

1)Sobre las 3 aeronaves, en punto de observaciones de los informes de campo (sin número de consecutivo), indicar si todas las aeronaves estaban en condición de irregularidad en el espacio 16 citado, en el caso que estas estuvieran en igual condición que la aeronave TI-BBW, indicar porqué estas no fueron consignadas dentro del informe de solicitud de cancelación de permiso de uso. (incluir en el expediente administrativo del caso, el informe de inspección de campo aludido DGAC-DA-AITBP-OF-0011-2025).

ACTA No. 41-2025

2)Informar a esta Asesoría Jurídica, si la compañía Aviation Training Company sociedad de responsabilidad Limitada, concretó su certificación debido a que la resolución número 116-2024 de las 19 horas con 31 minutos de 30 de julio 2024, fue otorgada en la tesitura que esta habilitación obedecía a un permiso de uso temporal mientras esta cumplía con su certificación.

(...)".

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0187-2025 de 27 de mayo de 2025, las señoras Jiménez Cascante y Beer Rojas, en su condición antes citada, proceden a referirse al oficio número DGAC-AJ-OF-0476-2025 citado; indicando lo siguiente:

"(...)

De conformidad con el asunto en referencia, el Departamento de Aeropuertos procede a referirse al oficio DGAC-AJ-OF-0476-2025 de fecha de 09 de mayo de 2025, en donde, se solicita aclaración a la solicitud de cancelación de permiso de uso, mediante oficio número DGAC-DA-OF-0134-2025 de 28 de abril de 2025, del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, permisionado a la compañía Aviation Training Company limitada, a lo que, este Departamento se pronuncia de la siguiente forma:

"(...)

Con relación a la no consignación de las 3 (tres) matrículas al informe de cancelación de Permiso de Uso del hangar N° 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se indica que, no todas las aeronaves presentan irregularidad que permita ejercer legalmente la acción señalada en el oficio DGAC-DA-OF-0134-2025, dicha justificación se presenta a continuación:

*I. **Matrícula TI-BII**: Según consulta realizada al Registro Nacional, la matrícula TI-BII se encuentra como dueño registral a la compañía Aviation Training Company limitada, además, por lo citado en el oficio número GER-004-24 del 20 de febrero de 2024 y además incluido en la Resolución CETAC N° 116-2024, dicha aeronave es parte de la flota que se va a utilizar para el desarrollo de la actividad aeronáutica de dicha permisionaria y según lo indicado serán oportunamente incorporadas una vez finalizado el proceso de Certificación, razón por la cual, este Departamento no contaría con un argumento que le permita solicitar la cancelación del Permiso de Uso en Precario del Hangar N° 16, dado que fue informado oportunamente.*

***II. Matrícula TI-BBX:** Según consulta realizada al Registro Nacional, propiamente mediante su sitio web, se logra constatar que dicha aeronave tiene como dueño registral la compañía Asesorías Dorven Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-068537, representada por el señor Carlo Federico Sosto Littleton, según consta en la Resolución CETAC N° 186-2021, misma compañía permisionaria del Hangar N° 46 en el Aeropuerto internacional Tobías Bolaños Palma.*

***III. Matrícula TI-BBW:** Con relación a la irregularidad presentada por el pernocte no autorizado de dicha matrícula en el Hangar N° 16, este Departamento solicita se mantenga*

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

ACTA No. 41-2025

incólume lo citado en el oficio DGAC-DA-OF-0134-2025 de fecha de 28 de abril de 2025 con relación a dicha matrícula, en vista que, según consulta realizada al Registro Nacional, el dueño registral de la aeronave matrícula TI-BBW es la compañía Bravo Exportaciones Sociedad Anónima bajo la cédula de persona jurídica número 3-101-141868, además, según los documentos expuestos por el señor Sosto Littleton no se logra asociar vínculos entre la permisionaria del Hangar N° 16 la compañía Aviation Training Company limitada y la compañía Bravo Exportaciones Sociedad Anónima, que justifique la permanencia de la aeronave en mención.

(...)

2. Informar a esta Asesoría Jurídica, si la compañía Aviation Training Company sociedad de responsabilidad Limitada, concretó su certificación debido a que la resolución número 116-2024 de las 19 horas con 31 minutos de 30 de julio 2024, fue otorgada en la tesitura que esta habilitación obedecía a un permiso de uso temporal mientras esta cumplía con su certificación.

(...)

En atención a lo solicitado y propiamente a la finalización del proceso de Certificación por parte de la compañía Aviation Training Company Limitada, este Departamento procedió con la formalidad requerida en solicitar a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas mediante su Jefatura, el señor Eric Sagrera Peña, la actualización correspondiente, dicha consulta realizada mediante el oficio DGAC-DA-OF-0166-2025 de fecha de 15 de mayo de 2025, donde, textualmente se solicita lo siguiente:

"Así las cosas, por lo mencionado anteriormente, además, el Departamento de Aeropuertos como Fiscalizador asignado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, de velar por el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Resolución CETAC N° 116-2024, solicita a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas informar el estado actual del proceso de Certificación de la compañía Aviation Training Company limitada".

En atención a dicha solicitud, el señor Eric Sagrera Peña Jefe de Unidad Operaciones Aeronáuticas mediante correo electrónico del pasado 22 de mayo de 2025 indicó que, la Certificación de la compañía Aviation Training Company limitada se encuentra aún en Fase III y con un grado de avance del 75%.

(...)".

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0574-2025 de 6 de junio de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó al Departamento de Aeropuertos aclaración de algunos elementos sobre las modificaciones de los permisos de uso y el reconocimiento de la figura de *"Grupo de Interés Económico"* consignados en oficio número DGAC-DA-OF-0187-2024 citado, señalando lo siguiente:

"(...)

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

ACTA No. 41-2025

En vista de lo anterior, el siguiente razonamiento o criterio, consignado en el oficio número DGAC-DA-OF-0187-2024 citado, debe ser complementado con los otros elementos consignados por esta Unidad de Asesoría Jurídica:

(...)

Ahora bien, la determinación de la no consignación de esta matrícula dentro del informe de solicitud de cancelación de permiso de uso del Hangar N° 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, obedece a lo citado en el oficio DGAC-AJ-OF-0296-2025 de fecha de 24 de marzo de 2025, propiamente en el punto II Denominado "Sobre el fondo", en el cual, se hace énfasis sobre el Grupo de Interés Económico (GIE), restringiendo así a este Departamento del contar con un razonamiento técnico para la solicitud de cancelación de Permiso de Uso ya conocida,...

(...)".

La indicación de un elemento de fondo, por sí solo, no necesariamente restringe al Departamento de Aeropuertos, en su accionar en el razonamiento técnico, con respecto a sus facultades de ordenamiento de la actividad aeronáutica en su faceta activa, la aceptación o rechazo de los elementos de valoración de la eventual existencia de un grupo de interés, así como, la aprobación o modificación de los alcances ante la existencia y comprobación de esta figura jurídica, son facultades del Consejo Técnico de Aviación Civil, por lo que esta Unidad de Asesoría Jurídica, en su función de asesoramiento, demás, indicó elementos de consideración que no fueron observados para la aclaración de lo solicitado; como lo son los siguiente:

(...)

La eventual coexistencia de un permiso de uso en precario y grupo de interés económico, no faculta a sus titulares a modificar de forma unilateral, los alcances de los permisos de uso en precario o certificados de explotación otorgados por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Por lo anterior, si un permisionario de un espacio o hangar dentro de los aeródromos o aeropuertos del país, considera que le asiste un grupo de interés económico y la necesidad de modificar o alterar el fin por el cual la Administración le concedió el uso en precario del bien demanial; previo a cualquier modificación de ese uso, deberá solicitar su autorización al Consejo Técnico de Aviación Civil, la cual, requerirá a las instancias correspondientes sus criterios técnicos y, si estos son favorables al permisionario, procederá a reconocer el grupo de interés económico y a modificar el permiso de uso otorgado, esto atendiendo el principio de paralelismo de las formas y competencias del órgano colegiado.

(...)".

En este sentido, esta Unidad de Asesoría Jurídica previamente en oficios números DGAC-AJ-OF-0387-2024 de 10 de abril de 2024 y DGAC-AJ-OF-0758-2024 de 11 de julio de 2024, así como, en el apartado tercero del oficio número DGAC-AJ-OF-0476-2025 de 9 de mayo de 2025, ha indicado lo siguiente:

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
Aviación Civil
AUDITORIA
REGISTRO

ACTA No. 41-2025

Primero: La figura de Grupo de Interés Económico está conformado por el conjunto de dos o más personas jurídicas que mantengan relaciones financieras, administrativas y patrimoniales significativas entre sí, con una vinculación accionaria mínima, la cual, según el artículo 173 del Código de Comercio, debe de ser de un veinte por ciento (20%) del capital social o el porcentaje menor fijado en sus estatutos. Esta Unidad de Asesoría Jurídica se había referido al tema, en los oficios números DGAC-AJ-OF-0387-2024 de 10 de abril de 2024, y DGAC-AJ-OF-0758-2024 de 11 de julio de 2024.

Segundo: La eventual coexistencia de un permiso de uso en precario y grupo de interés económico, no faculta a sus titulares a modificar de forma unilateral, los alcances de los permisos de uso en precario o certificados de explotación otorgados por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Por lo anterior, si un permisionario de un espacio o hangar dentro de los aeródromos o aeropuertos del país, considera que le asiste un grupo de interés económico y la necesidad de modificar o alterar el fin por el cual la Administración le concedió el uso en precario del bien demanial; previo a cualquier modificación de ese uso, deberá solicitar su autorización al Consejo Técnico de Aviación Civil, la cual, requerirá a las instancias correspondientes sus criterios técnicos y, si estos son favorables al permisionario, procederá a reconocer el grupo de interés económico y a modificar el permiso de uso otorgado, este atendiendo el principio de paralelismo de las formas y competencias del órgano colegiado.

Tercero: Si el Departamento de Aeropuertos identifica alguna modificación o alteración en el uso del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, misma que no haya sido autorizada de forma previa por el Consejo Técnico de Aviación Civil, según lo indicado en el artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y la resolución número 116-2024 citada, deberá levantar el expediente administrativo correspondiente y, junto con un informe técnico con recomendaciones, remitirlo a esta Unidad de Asesoría Jurídica, para nuestro análisis legal, preparación de los borradores de resoluciones y posterior elevación al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Debido a lo anterior, para poder continuar con la gestión; respetuosamente, esta Unidad de Asesoría Jurídica solicita aclarar lo siguiente:

1) Indicar si el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la figura de grupo de interés económico entre las compañías Asesorías Dorven Sociedad Anónima y Aviation Training Company Limitada, tendente a que ambas personas jurídicas operaran desde el hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

2) Indicar si el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la permanencia de la aeronave matrícula TI-BBX, bajo permiso de uso para privado dentro del hangar 46 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, según consta en la resolución número 186-2021 de las dieciséis horas con tres minutos del 15 de noviembre de 2021, para que esta aeronave pernoctara en el hangar 16 citado, con un permiso de uso temporal para certificación.

3) Indicar, con fundamentos técnicos y la prueba documental correspondiente, cuáles son las aeronaves que demostraron un uso irregularidades del hangar 16 del Aeropuerto Internacional

ACTA No. 41-2025

Tobías Bolaños Palma, por parte de la compañía Aviation Training Company limitada, situaciones fácticas y técnicas que justificarían al Consejo Técnico de Aviación Civil, para revocar dicho permiso de uso, según el artículo 154 de la Ley General de Administración Pública.

Sexto: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0219-2025 de 24 de junio de 2025, el Departamento de Aeropuertos dio respuesta a lo consultado en oficio número DGAC-AJ-OF-0574-2025 citado. En lo que nos interesa, el oficio de cita indica lo siguiente:

"(...)

De conformidad al asunto de referencia, el Departamento de Aeropuertos procede a referirse al oficio DGAC-AJ-OF-0574-2025 de fecha de 06 de junio de 2025, en donde, se solicita aclaración sobre la permanencia de la matrícula TI-BBX en el Hangar N° 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma asignado a la compañía Aviation Training Company limitada , además, en la no consignación dentro del informe de solicitud de cancelación del permiso de uso en precario de dicho hangar, por lo cual, este Departamento procede a indicar lo siguiente:

1. Indicar si el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la figura de grupo de interés económico entre las compañías Asesorías Dorven Sociedad Anónima y Aviation Training Company Limitada, tendente a que ambas personas jurídicas operaran desde el hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

R/ En atención concreta a la solicitud de aclaratoria sobre la existencia de la aprobación por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil a la figura de Grupo de Interés Económico entre las compañías Asesorías Dorven Sociedad Anónima y Aviation Training Company Limitada, se procede a indicar que, como se puede constatar en los expedientes administrativos, este Departamento no ha emitido algún criterio técnico sobre el asunto que nos ocupa. Adicionalmente, es precisamente la Asesoría Legal la que emite criterio legal sobre la procedencia de una pretensión de establecer un grupo de interés económico y para que éste fuese aprobado por el CETAC, es precisamente la Asesoría Legal la que lo plantearía ante ese órgano colegiado lo correspondiente.

2. Indicar si el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la permanencia de la aeronave matrícula TI-BBX, bajo permiso de uso para privado dentro del hangar 46 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, según consta en la resolución número 186-2021 de las dieciséis horas con tres minutos del 15 de noviembre de 2021, para que esta aeronave pernoctara en el hangar 16 citado, con un permiso de uso temporal para certificación.

R/ Tras una revisión integral de la Resolución N° 186-2021, en la cual, se otorgó el Hangar N° 46 a la compañía Asesorías Dorven Sociedad Anónima, cédula jurídica número 3-101-068537, representada por el señor Carlo Federico Sosto Littleton, portador de la cédula de identidad número 1-822-498 la cual fue aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el artículo sétimo de la sesión ordinaria N° 87-2021 de fecha de 15 de noviembre de 2021, además, la revisión a la Resolución N° 116-2024, en la cual, se asigna 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, aprobada mediante el artículo décimo quinto de la sesión ordinaria N° 38-2024 de fecha de 30 de julio de 2024, no consta una autorización temporal para la certificación o bien la aprobación de la permanencia de la aeronave matrícula TI-BBX por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil en el Hangar N° 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

3. Indicar, con fundamentos técnicos y la prueba documental correspondiente, cuáles son las aeronaves que demostraron un uso irregularidades del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, por parte de la compañía Aviation Training Company limitada, situaciones fácticas y técnicas que justificarían al Consejo Técnico de Aviación Civil, para revocar dicho permiso de uso, según el artículo 154 de la Ley General de Administración Pública.

R/ Con relación a las matrículas que su permanencia en el hangar N° 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, ha sido de forma irregular, se procede a informar lo siguiente:

I. TI-BBW: Mantener incólume los argumentos presentados bajo el oficio DGAC-DA-OF-0134-2025 de fecha de 28 de abril de 2025, en el cual, se aportó prueba documental de la irregularidad presentada en el pernocte de dicha aeronave remitido por la Unidad de Administración de dicho Aeropuerto, la prevención correspondiente al permisionario y sus argumentos de respuesta.

II. TI-BBX: Con relación a la matrícula TI-BBX, la Unidad de Administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, mediante los reportes de verificación y vigilancia de espacios correspondientes a los meses de Enero 2025 y Febrero 2025, reporta la permanencia de dicha matrícula de forma irregular, además, se aportan las resoluciones de asignación de espacios de las compañías en cuestión donde consta que no existe una autorización previa que permita la permanencia de la misma en el hangar N° 16.

Séptimo: Que en el dictado del presente acto administrativo se han observado las prescripciones de ley.

Considerando

III. 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 Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil.

IV. Fundamento legal.

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
AUDITORIA
REGISTRO AUDITORIA

ACTA No. 41-2025

1. **Principio de legalidad.**

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

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

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

> *"**Artículo 11.**-Los funcionarios públicos son simples depositarios de la autoridad. Están obligados a cumplir los deberes que la ley les impone y no pueden arrogarse facultades no concedidas en ella. Deben prestar juramento de observar y cumplir esta Constitución y las leyes. La acción para exigirles la responsabilidad penal por sus actos es pública.*
>
> *La Administración Pública en sentido amplio, estará sometida a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas, con la consecuente responsabilidad personal para los funcionarios en el cumplimiento de sus deberes. La ley señalará los medios para que este control de resultados y rendición de cuentas opere como un sistema que cubra todas las instituciones públicas".*

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

> *"**Artículo 11.-***
> ***1.** La Administración Pública actuará sometida al ordenamiento jurídico y sólo podrá realizar aquellos actos o prestar aquellos servicios públicos que autorice dicho ordenamiento, según la escala jerárquica de sus fuentes.*
>
> ***2.** Se considerará autorizado el acto regulado expresamente por norma escrita, al menos en cuanto a motivo o contenido, aunque sea en forma imprecisa".*
>
> ***Artículo 13.-***
> ***1.** La Administración estará sujeta, en general, a todas las normas escritas y no escritas del ordenamiento administrativo, y al derecho privado supletorio del mismo, sin poder derogarlos ni desaplicarlos para casos concretos.*

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

2. La regla anterior se aplicará también en relación con los reglamentos, sea que éstos provengan de la misma autoridad, sea que provengan de otra superior o inferior competente".

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

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

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

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

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

En lo que nos interesa, en relación con los aeropuertos nacionales e internacionales, la Constitución Política, en el artículo 121, inciso 14), determinó lo siguiente:

"Artículo 121.- Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa:

(...)

14) Decretar la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la Nación.

No podrán salir definitivamente del dominio del Estado:

a) Las fuerzas que puedan obtenerse de las aguas del dominio público en el territorio nacional;

b) Los yacimientos de carbón, las fuentes y depósitos de petróleo, y cualesquiera otras sustancias hidrocarburadas, así como los depósitos de minerales radioactivos existentes en el territorio nacional;
c) Los servicios inalámbricos;

Los bienes mencionados en los apartes a), b) y c) anteriores sólo podrán ser explotados por la administración pública o por particulares, de acuerdo con la ley o mediante concesión especial otorgada por tiempo limitado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa.

Los ferrocarriles, muelles y aeropuertos nacionales - éstos últimos mientras se encuentren en servicio- no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma del dominio y control del Estado.

(...)".

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

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

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

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

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

"(...)

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

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

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

"(...)

Es de advertir que aun cuando existe una tendencia relativamente fuerte en el ámbito administrativo para modificar el régimen de explotación de los bienes públicos, de forma de permitir que el particular que los explota pueda incluso gravarlos, en el caso de los aeropuertos nacionales el régimen jurídico se mantiene incólume porque es de rango constitucional. El artículo 121, inciso 14, in fine, de la Carta Política es contundente al señalar que los aeropuertos nacionales que se encuentren en servicio "no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado". De modo que mientras el aeropuerto esté en servicio, ninguno de sus elementos configuradores puede salir del dominio y control del Estado.

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

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

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

La sentencia número 2306-91 de las 14:45 horas de 6 de noviembre de 1991, emitida por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, lo conceptualiza de manera sencilla como "*acto jurídico unilateral que lo dicta la Administración, en el uso de sus funciones y lo que se pone en manos del particular, es el dominio útil del bien, reservándose siempre el Estado, el dominio directo sobre la cosa*".

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

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

> "***Artículo 5.-*** *El permiso de uso de dominio público se otorgará a aquellas personas físicas o jurídicas que posean un certificado de explotación, un certificado de operador aéreo y a los propietarios de aeronaves de uso Privado*".

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

> "*(...)*
>
> *Dada la naturaleza del permiso de uso, las potestades de revocación son más amplias. El derecho de ocupación que genera el permiso es de carácter precario, producto de la simple tolerancia de la Administración, que actúa en ejercicio de su poder discrecional. Incluso se ha afirmado que los permisos no generan un derecho en cabeza del permisionario, sino que representan un interés legítimo en la esfera de su disposición:*
>
> *"El permiso de uso no genera derecho alguno a favor del permisionario, no constituye un derecho perfecto, un derecho subjetivo, puesto que por su propia esencia admite que sea revocado sin derecho a indemnización. Se admite entonces que el permisionario cuenta únicamente con un interés legítimo." (J. P. ALPIZAR MONGE: Los Derechos Reales Administrativos. Tesis de Grado, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1989, p. 69).*
>
> *(...)*".

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

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

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

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

Sobre los motivos válidos para la revocación de los permisos de uso en precario, mediante sentencia número 1332-2015 de las catorce horas y cincuenta minutos del veintitrés de julio de dos mil quince, el Juzgado Contencioso Administrativo indicó lo siguiente:

> *"Ahora bien, con relación al permiso de uso de dominio público, es menester recordar que su naturaleza jurídica se extrae de lo establecido en el ordinal 154 de la Ley General de la Administración Pública, el cual literalmente señala: "Los permisos de uso de dominio público, y los demás actos que reconozcan a un administrado un derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia, sin responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación. "Refiriéndose a esta norma, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en su sentencia no. 810-F-S1-10 de las 8 horas 45 minutos del 8 de julio de 2010, en lo de relevancia señaló "III. Sobre la figura del permiso en precario. (...). Esto quiere decir, no se está ante un caso de derecho de propiedad, sino, de un permiso de uso, el que como se dijo líneas atrás, reviste elementos de unilateralidad y puede ser llevado a cabo al amparo de la discrecionalidad de la Administración. En virtud de estas particularidades, existe un punto más que forma parte integral de esta figura, la precariedad, la cual dice de la posibilidad que tiene la Administración de revocar en cualquier momento el permiso de uso que se haya dado sobre tales bienes. Sus características principales son: "a) crea una situación jurídica individual condicionada al cumplimiento de la ley, siendo que su incumplimiento implica la caducidad del permiso; b) se da intuito personae en consideración a sus motivos y al beneficiario, en principio se prohíbe su cesión y transferencia; c) confiere un derecho debilitado o un interés legítimo, la precariedad del derecho del permisionario se fundamenta en que el permiso constituye una tolerancia de la Administración Pública respectiva que actúa discrecionalmente; d) es precario, razón por la cual la Administración Pública puede revocarlo en cualquier momento, sin derecho a resarcimiento o indemnización; e) su otorgamiento depende de la discrecionalidad administrativa, por lo que la Administración Pública pueda apreciar si el permiso solicitado se adecua o no al interés general".*

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

ACTA No. 41-2025

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

1. **Sobre el caso específico:**

Mediante oficio número DGAC-DA-OF-0134-2025 de 28 de abril de 2025, las señoras Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, y Debbie Beer Rojas, encargada de espacios, solicitaron a la Unidad de Asesoría Jurídica proceder con la recuperación del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, alegando la existencia de un incumplimiento a lo establecido en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, probada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la cual otorgó a la compañía Aviation Training Company Limitada, un permiso en uso precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

El oficio de cita, en lo que nos interesa, indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Sobre el permiso de uso en precario del hangar N°16*
>
> *Ahora bien, en cuanto al otorgamiento del permiso de uso en precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, tenemos que el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 del 14 de mayo de 1973, señala que 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.*
>
> *Por lo cual, mediante artículo décimo quinto de la sesión ordinaria número 38-2024 de 30 de julio de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil asignó el hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma exclusivamente a la compañía Aviation Training Company Limitada, según la resolución número 116-2024 de las 19 horas 31 minutos de 30 de julio de 2024, en la que se indicó puntualmente, lo siguiente:*
>
> *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.*
> *La eventual coexistencia de un permiso de uso en precario y grupo de interés económico, no faculta a sus titulares a modificar de forma unilateral, los alcances de los permisos de uso en precario o certificados de explotación otorgados por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Las atribuciones y restricciones del permiso de uso en precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, asignado para uso exclusivo de la compañía Aviation*

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

ACTA No. 41-2025

Training Company Limitada, mediante la resolución número 116-2024 de las 19 horas con 31 minutos de fecha 30 de julio de 2024, fueron debidamente notificadas mediante acta de notificación número 277 de las trece horas con cuarenta y cinco minutos de 7 de agosto de 2024).

Ante cualquier modificación del uso del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma que no haya sido autorizado de forma previa por el Consejo Técnico de Aviación Civil, además de lo indicado en el artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, se debería aplicar lo contenido en la resolución número 116-2024 citada, la cual establece en las cláusulas cuarta, novena y décima, lo siguiente:

4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.

9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.

10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.

Así las cosas, por lo mencionado anteriormente el Departamento de Aeropuertos con base en lo reportado por la Administración del ATIBP y según lo emitido por la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, se ha identificado una modificación o alteración en el uso del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, misma que no sido autorizada de forma previa por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Por lo cual, según lo indicado en el artículo 10 del Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y la resolución número 116-2024 citada, se solicita proceder con la recuperación del Hangar N° 16, salvo un mejor criterio de la Asesoría Jurídica.

(...)".

Mediante los dos reportes de vigilancia de la administración del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, de fechas 15 de enero de 2025 y 27 de febrero de 2025 se evidencia un uso no autorizado del espacio del hangar 16, específicamente de la permanencia de las aeronaves matriculas TI-BBX y TI-BBW dentro de este espacio.

Sobre la aeronave matricula TI-BBX mediante estudio registral aportado al caso, la misma es propiedad de la compañía Asesorías Dorven Limitada, con cédula jurídica 3-101-068537. Aeronave de una razón social No autorizada para la permanencia en hangar 16 según la resolución número116-2024, de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, probada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la cual otorgó a la compañía Aviation Training Company Limitada, un permiso en uso precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

Sobre la aeronave matricula TI-BBW mediante estudio registral aportado al caso la misma es propiedad de la compañía Bravo Exportaciones sociedad anónima, con cédula jurídica 3-101-141868. Aeronave de una razón social No autorizada para la permanencia en hangar 16 según la resolución número116-2024, de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, probada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la cual otorgó a la compañía Aviation Training Company Limitada, un permiso en uso precario del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

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

ACTA No. 41-2025

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

> *"Artículo 25°- Son funciones del Departamento de Aeropuertos, las que se detallan a continuación:*
>
> *(...)*
>
> *2. Vigilar el cumplimiento de la seguridad aeroportuaria por parte de las administraciones de los aeródromos locales y los aeropuertos internacionales administrados por el Estado.*
>
> *(...)*
>
> *4. Ejercer la dirección; control, supervisión, coordinación y ejecución de las actividades relativas en la parte operacional y comercial de los aeródromos públicos locales. y los aeropuertos internacionales administrados por el Estado.*
>
> *(...)*
>
> *6. Evaluar el cumplimiento en la prestación de servicios y la adopción e implementación de planes de corrección de deficiencias, obras de infraestructura o de seguridad operacional para mantener los aeropuertos internacionales y locales_ del Estado en categoría certificable, además de mantener vigilancia continua para asegurar la condición certificada de los aeródromos, en estricto apego y cumplimiento del marco normativo del Reglamento de Aviación Civil, RAC. 139 "Certificación de Aeródromos" y el Anexo 14 de la OACI.*
>
> *(...)*
>
> *10. Asegurar al país la dotación de infraestructura aeronáutica que permita brindar excelentes servicios de transporte aéreo y seguridad aeroportuaria, siempre de acuerdo con las normas nacionales e internacionales vigentes.*
>
> *11. Administrar, inspeccionar, supervisar, controlar y dar seguimiento del mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de la infraestructura aeroportuaria.*
>
> *12. Coordinar inspeccionar, controlar y dar seguimiento a los contratos relacionados con la construcción, adecuación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria".*

En relación con lo anteriormente señalado, puede determinarse que la revocatoria de permiso de uso en precario solicitada por el Departamento de Aeropuertos, corresponde al ejercicio correcto y oportuno de las funciones propias de su competencia; en cuanto, la recuperación del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías

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

ACTA No. 41-2025

Bolaños Palma puede considerarse necesaria para una correcta administración de la infraestructura aeroportuaria en aras de un interés público.

De conformidad con los oficios números DGAC-DA-OF-0134-2025 y DGAC-DA-OF-0219-2025 citados, el Departamento de Aeropuertos señaló incumplimientos por parte de la compañía Aviation Training Company Limitada, en el uso del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, la permanencia de aeronaves no autorizadas, específicamente, las aeronaves matriculas TI-BBW y TI-BBX, siendo esta una de las condiciones de terminación anticipada de los permisos de uso.

Asimismo, la resolución previamente citada, hace puntual referencia a las causales de terminación anticipada del permiso en uso en precario a otorgado a la compañía Aviation Training Company limitada, siendo estas las detalladas a continuación:

> *"(...)*
>
> *Terminación del permiso de uso*
>
> *Las causales de terminación de los permisos y revocación del presente acuerdo son las siguientes:*
>
> *1) Vencimiento del plazo por el que fue otorgado.*
> *2) Revocatoria.*
> *3) Rescisión.*
> *4) Incumplimiento de las cláusulas que conforman el presente convenio.*
> *5) Resolución unilateral del Consejo por motivos de interés público.*
> *6) El no mantener al día las pólizas según lo establecido en la cláusula IV, inciso 3 de este documento.*
> *7) El atraso por más de un mes en el pago de la tarifa establecida por el uso del espacio, del servicio de agua o de cualquier otra suma que adeude a la Dirección General de Aviación Civil.*
> *8) Cuando la permisionaria no permita inspeccionar el bien, después de requerido en dos ocasiones mediante notificación, el Consejo podrá revocar el permiso.*
> *9) La ocupación de aeronaves que no se encuentren autorizadas en el presente contrato.*
> *10) Cualquier otra causa generada en virtud de contravenir el ordenamiento jurídico que regula la materia aeronáutica y administrativa.*
>
> *En cuanto a la fiscalización, el Consejo Técnico de Aviación Civil delega al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, velar por el cumplimiento de estas disposiciones.*
> *(...)".*

De conformidad con lo expuesto, se concretan dos de los causales de terminación anticipada del permiso de uso en precario, específicamente los numerales cuarto y noveno, debido a la permanencia de aeronaves no autorizadas dentro del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, específicamente, las aeronaves matriculas TI-BBW y TI-BBX, según lo autorizado en la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de

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

ACTA No. 41-2025

julio de 2024, misma que indica que el incumplimiento de lo establecido en esa resolución faculta a la Administración, para proceder con la revocatoria del permiso de uso en precario y la recuperación del hangar.

En este sentido, si bien el permisionario cuenta con un título habilitante vigente, el incumplimiento de lo dispuesto en la resolución número 116-2024 citada, específicamente, con el uso del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, permite a la Administración, mediante una resolución debidamente motivada, revocar el permiso de uso en precario otorgado a la compañía Aviation Training Company limitada.

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

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

Debe señalarse que en atención de lo estipulado en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, el actuar de la Administración no resulta intempestivo, ni arbitrario, facultando a la Administración a proceder con la terminación del permiso de uso en precario y gestionar el desalojo administrativo, para lo cual, deberá otorgársele a la compañía Aviation Training Company limitada un plazo de quince (15 días hábiles), para la devolución del bien.

La compañía Aviation Training Company limitada podrá remover las mejoras existentes de carácter removible que haya construido. Las construcciones y mejoras no removibles hechas al inmueble se considerarán como propiedad del Consejo Técnico de Aviación. Ahora bien, mediante dictamen número C-170-98 de 14 de agosto de 1998, la Procuraduría General de la República, en cuanto a material removible, señaló lo siguiente:

> *"En cuanto a instalaciones fácilmente removibles, es decir, que no se trate de construcciones con adherencia permanente al terreno, debe existir siempre una autorización administrativa, denominada permiso de uso, que así las respalde. Esta clase de permisos, de acuerdo con el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, se otorgan a título precario, y pueden ser revocados en cualquier momento por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración. Sobre los permisos de uso en zona marítimo terrestre puede leerse el dictamen No. C-100-95 de 10 de mayo de 1995, del que se envió copia a esa Municipalidad; teniendo siempre presente que una vez que exista un plan regulador en una porción de zona marítimo terrestre la regla es el otorgamiento de concesiones y no el de permisos de uso".*

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

ACTA No. 41-2025

En ese mismo sentido, en el dictamen número C-095-2012 de 26 de abril de 2012, la Procuraduría General de la República señaló lo siguiente:

> *"De lo anterior se desprende una consecuencia práctica que también caracteriza al permiso de uso de bienes de dominio público, particularmente en relación con los bienes inmuebles. Esta consiste en que, en principio, las edificaciones que se construyan deben ser fácilmente removibles pues no deben tener carácter permanente".*

Con fundamento en los argumentos de hecho y de derecho expuestos anteriormente.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

Primero: Revocar el permiso de uso en precario sobre el hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, otorgado a la compañía Aviation Training Company Limitada, cédula jurídica número 3-102-871785, mediante la resolución número 116-2024 de las 19:31 horas de 30 de julio de 2024, aprobada en el artículo décimo quinto de la sesión ordinaria número 38-2024 de 30 de julio de 2024. Lo anterior, por las razones de hecho y derecho expuestas en la parte considerativa de la presente resolución.

Segundo: Otorgar a la compañía Aviation Training Company Limitada un plazo máximo de **quince (15) días hábiles**, contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que desaloje el espacio del hangar 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y que proceda a remover todos aquellos bienes de su propiedad que no se encuentren adosados al terreno.

Tercero: Instruir al Departamento de Aeropuertos de la Dirección General de Aviación Civil, realizar las todas gestiones administrativas necesarias a efectos de materializar el desalojo y recuperación del hangar número 16 del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, tal y como lo estipulado en los artículos 25 del Reorganización administrativa integral del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, decreto ejecutivo número 41417-MOPT de 11 de octubre de 2018, y 11 Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, decreto ejecutivo número 34849-MOPT de 6 de mayo de 2008.

Cuarto: Notificar la presente resolución al señor Carlo Sosto Littleton representante legal de la compañía Aviation Training Company Limitada, a los correos electrónicos; myrnaar@gmail.com y csosto@gmail.com

Quinto: Comunicarle lo resuelto a las jefaturas del Departamento de Aeropuertos, Departamento Financiero Administrativo, Unidad de Asesoría Jurídica y Unidad de Operaciones Aeronáuticas.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil

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

ACTA No. 41-2025

Anexo N° 6

No.67-2025. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las dieciocho horas con cuarenta y tres minutos del cinco de agosto del veinticinco.

Se conoce oficio número DGAC-AJ-OF-0636-2025 del __ de junio de 2025, emitido por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el cual emite "Criterio legal sobre recurso de reconsideración la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la que denegó la asignación de terreno por construir en uso en precario del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

Resultando

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

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

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

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1190-2024 de 30 de octubre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió criterio legal sobre informe técnico para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

Quinto: Que mediante resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos de cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *No es viable conceder un criterio favorable para que se asigne, bajo la figura de permiso de uso en precario, un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la compañía GA Flight Support sociedad anónima, consistente en un área de 1.500 metros cuadrados para la*

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

ACTA No. 41-2025

construcción de una Terminal de Aviación General-Operadores de base fija (FBO); así como, la asignación de un permiso de uso en precario con un área de 24.000 metros cuadrados para plataforma, toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO, así como, el espacio para la plataforma, deberá realizarse bajo la figura de la concesión y previo a la realización de un proceso licitatorio, en la que garanticen los principios de libre participación y concurrencia, establecidos en la legislación nacional, para garantizar la protección. (...)" (APROBADO POR EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL, MEDIANTE ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO DE LA SESIÓN ORDINARIA N°61-2024, CELEBRADA EL 05 DE NOVIEMBRE DE 2024).

Sexto: Que en escrito de 27 de noviembre de 2024, el señor José Daniel Peña Chacón, actuando como representante legal de la compañía GA Flight Support sociedad anónima, interpuso *"Recurso de Reconsideración contra el oficio CETAC-AC-2024-1356 y la resolución número 163-2024 del CETAC".*

Séptimo: Que mediante oficio número CETAC-TC-2024-0718 de 29 de noviembre de 2024, la señora Sofia Hidalgo Mora, entonces encargada del Proceso de Secretaria del Consejo Técnico de Aviación Civil, trasladó a la Unidad de Asesoría Jurídica, el escrito de 27 de noviembre de 2024, suscrito por el señor José Daniel Peña Chacón, apoderado generalísimo de la compañía GA Flight Support sociedad anónima, mediante el cual presentó recurso de reconsideración en contra de la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos de 5 de noviembre de 2024, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Octavo: Que en oficio número DGAC-AJ-OF-1356-2024 de 16 de diciembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó a la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, emitir criterio técnico y pronunciamiento sobre asignación permiso de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

Noveno: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-0455-2024 de 16 de diciembre de 2024, la señora Jiménez Cascante, en su condición antes citada, atendió lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-1356-2024 citado.

Décimo: Que en oficio número DGAC-AJ-OF-1361-2024 de 17 de diciembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica amplió lo dispuesto en el oficio número DGAC-AJ-OF-1356-2024 citado, y reiteró a la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, la solicitud de emitir criterio técnico y pronunciamiento sobre asignación permiso de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

Undécimo: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 de 14 de febrero de 2025, los señores Debby Beer Rojas, encargada de Espacios, Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, Alexander Sánchez Mora, jefe de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, y Carlos Rojas Molina, jefe interino del Proceso de Planificación Aeroportuaria, atendieron lo solicitado en los oficios número DGAC-AJ-OF-1356-2024 y DGAC-AJ-OF-1361-2024 citados.

Duodécimo: Que en oficio número DGAC-AJ-OF-0169-2025 de 20 de febrero de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó a los señores Beer Rojas, Jiménez Cascante, Sánchez Mora y Rojas Molina, en su condición antes citada, ampliación y aclaración del criterio técnico emitido en el oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 citado.

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

ACTA No. 41-2025

Décimo tercero: Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 de 4 de marzo de 2025, los señores Beer Rojas, Jiménez Cascante, Sánchez Mora y Rojas Molina, en su condición antes citada, atendieron lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-0169-2025 citado, y rindieron la ampliación y aclaración solicitada.

Décimo cuarto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió criterio legal sobre viabilidad para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en la que concluyo lo siguiente:

"(...)

II. Conclusiones:

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

1) *El inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política le otorgó a ciertos bienes demaniales una protección especial, por tratarse de bienes que manifiestan un destino especial de servir al interés general y que por su naturaleza están afectados al servicio que prestan y pertenecen al Estado, entre estos se encuentran los aeródromos y aeropuertos nacionales; los cuales, mientras se encuentren en servicio, no podrán ser enajenados, arrendados, ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma del dominio y control del Estado.*

2) *La única forma en que estos bienes demaniales – aeródromos y aeropuertos - puedan ser objeto de explotación racional por los particulares, es "de acuerdo con la ley o mediante* ***concesión especial*** *otorgada por tiempo determinado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa" (inciso 14 del artículo 121 de la Constitución Política).*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Décimo quinto: Que debido al oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, la Unidad de Asesoría Jurídica remitió al Consejo Técnico de Aviación Civil, el oficio número DGAC-AJ-OF-0443-2025 de 30 d abril de 2025, mediante el cual, se situó en conocimiento el criterio legal rendido en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, dirigido al Departamento de Aeropuertos.

Décimo sexto: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0510-2025 de 20 de mayo de 2025, por solicitud del Consejo Técnico de Aviación Civil, la Unidad de Asesoría Jurídica amplió el oficio número DGAC-AJ-OF-0443-2025 citado.

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

ACTA No. 41-2025

Décimo séptimo: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-0548 de 2 de junio de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, encargada del Proceso Secretaría de Actas del Consejo Técnico de Aviación Civil, comunicó la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 28-2025 de 29 de mayo de 2025, en la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil dispuso lo siguiente:

"(...)

***ARTÍCULO. – 05** La Subdirección General de Aviación Civil, mediante los oficios No. DGAC-DG-OF-0859-2025, del 06 de mayo del 2025 y DGAC-DG-OF-0992-2025, del 20 de mayo del 2025 presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta de los oficios DGAC-AJ-OF-0443-2025, del 30 de abril del 2025 y DGAC-AJ-OF-0510-2025, del 20 de mayo del 2025, con la adición y ampliación del oficio DGAC-AJ-OF-0443-2025, con fecha del 30 de abril, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo, asesora jurídica, y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe que conoce la solicitud de respuesta para la asignación de terreno para la construcción en uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, a favor de la compañía GA Flight Support Sociedad Anónima (GAFS), bajo la figura legal de permiso de uso en precario o licitación.*

Sobre el particular, SE ACUERDA: De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0859-2025, del 06 de mayo del 2025 y DGAC-DG-OF-0992-2025, de la Subdirección General, DGAC-AJ-OF-0443-2025 y DGAC-AJ-OF-0510-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1. Que, si bien la legislación nacional contempla la posibilidad de otorgar espacios en bienes de dominio público mediante figuras como el permiso de uso en precario o la licitación, conforme a lo dispuesto en el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública y el Reglamento para el Uso de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, esta Asesoría Jurídica considera que la vía económicamente más rentable y transparente en la asignación de espacios, cuando se trate del desarrollo de actividades aeronáuticas, es la licitación.

Lo anterior, por cuanto esta figura permite asegurar el cumplimiento de los principios que rigen la contratación administrativa, tales como la integridad, transparencia, eficacia, eficiencia, igualdad, concurrencia y libre participación, garantizando así la legalidad y transparencia en el uso de bienes del Estado. Además, el procedimiento licitatorio favorece una mayor retribución económica para el erario, y la selección del operador con mejores características para una adecuada prestación del servicio público; aun y cuando implique mayores responsabilidades para la Administración en función de los compromisos derivados del acto de adjudicación; razón por la cual, en caso de que se decida esta vía, la Administración deberá prestar especial atención a efectos de garantizar la necesidad de las obligaciones que tiene la administración.

2. En caso de que el órgano colegiado considere pertinente aceptar la recomendación, lo procedente será, girar instrucciones al Departamento de Aeropuertos, para la confección de las condiciones y términos de referencia de la licitación a desarrollar, en donde se deberá realizar el análisis, proyección, cantidad de metros, espacio a utilizar, área del aeropuerto, período de

la concesión, causales de otorgamiento, precio, así como, cualquier otra; no siendo lo anterior números clausus; y en donde se determinaran las pautas licitatorias para cumplir con los requerimientos que establece la Constitución Política, la Ley General de Contratación Pública y su respectivo reglamento, en apego al principio de legalidad y en garantía del debido proceso en cumplimiento de la legislación vigente en materia de aviación civil. Asimismo, deberán girarse instrucciones a la Unidad de Proveeduría Institucional y a la Asesoría jurídica, para que brinden la colaboración que corresponda desde el ámbito de sus competencias. APROBADO FIRME".

Considerando

II. Sobre el fondo:

1) Sobre lo dispuesto en la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Que mediante la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos de cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió lo siguiente:

"(...)

No es viable conceder un criterio favorable para que se asigne, bajo la figura de permiso de uso en precario, un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la compañía GA Flight Support sociedad anónima, consistente en un área de 1.500 metros cuadrados para la construcción de una Terminal de Aviación General-Operadores de base fija (FBO); así como, la asignación de un permiso de uso en precario con un área de 24.000 metros cuadrados para plataforma, toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO, así como, el espacio para la plataforma, deberá realizarse bajo la figura de la concesión y previo a la realización de un proceso licitatorio, en la que garanticen los principios de libre participación y concurrencia, establecidos en la legislación nacional, para garantizar la protección. (...) "(APROBADO POR EL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL, MEDIANTE ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO DE LA SESIÓN ORDINARIA N°61-2024, CELEBRADA EL 05 DE NOVIEMBRE DE 2024).

2) Sobre el "*Recurso de Reconsideración interpuesto por la compañía GA Flight Support sociedad anónima, contra el oficio CETAC-AC-2024-1356 y la resolución número 163-2024 del CETAC*".

Que en escrito 27 de noviembre de 2024, la compañía GA Flight Support sociedad anónima interpuso *"Recurso de Reconsideración contra el oficio CETAC-AC-2024-1356 y la resolución número 163-2024 del CETAC"*, indicando, en lo que interesa, lo siguiente:

"(...)

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

ACTA No. 41-2025

II. AGRAVIOS
a. VIOLACIÓN AL PRINCIPIO DE CONGRUENCIA: FALTA DE RESOLUCIÓN SOBRE LO PETICIONADO (en lo atinente a la solicitud de PLATAFORMA Y SERVICIOS DE HANGARAJE):

De acuerdo con el apartado I) la intención de mi representada, más allá de la construcción de un FBO, consistía (desde su inicio) en la ampliación de su certificado de explotación, para que pudiera contemplar la construcción de un espacio de Hangaraje así como brindar esos servicios, y por otra, edificar y operar una plataforma (considerando la apremiante necesidad de este servicio en el Aeropuerto LIR).

Para ello, es igualmente indispensable que la Administración disponga la asignación de estos espacios (lo cual está dentro de su ámbito de competencia, mientras lo haga en áreas del Aeropuerto bajo su administración directa, es decir, que no se trate de áreas cubiertas por la concesión conferida a CORIPORT), para con ello permitir la continuación del proceso de ampliación del certificado.

Sin embargo, esa solicitud no fue atendida y no fue resuelta (y más bien, la resolución solo gira en torno al rechazo de una Terminal de Aviación General, lo cual es distinto o separado de la pretensión inicial), justamente porque mi representada puntualmente solicitó otorgar las siguientes habilitaciones:

*1. **Parqueo de Aeronaves en Plataforma.** Subparte I, que incluyen los siguientes servicios: a. Parqueo de aeronaves en plataforma.*
b. Movilización de la aeronave.

*2. **Protección y Almacenaje de Aeronaves "Hangaraje".** Subparte J, que incluyen las siguientes funciones: a. Parqueo de aeronave en el hangar.*
b. Movilización de la aeronave dentro del hangar.

Por su parte, de conformidad con el artículo 10 inciso II de la Ley General de Aviación Civil, son atribuciones del CETAC el otorgamiento del permiso solicitado por mi representada, numeral que al respecto indica:

"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." (El resaltado es suplido).

Asimismo, hacemos notar que el otorgamiento de estas habilitaciones (a conferirse mediante la ampliación del certificado de explotación de G.A. Flight Support) resultan absolutamente viables de acuerdo con el RAC-SEA, puesto que se trata de habilitaciones que una empresa de asistencia en tierra puede adicionar a su certificado de explotación, en la medida que cumpla con los requerimientos técnicos, legales y financieros.

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

ACTA No. 41-2025

En la Reforma al Decreto Ejecutivo No. 38113-MOPT, del 4 de diciembre del 2013, el RAC-SEA (Reglamento para la Regulación de Servicios Especializados de Aeródromos), en su apartado 10.10, sobre facilidades y servicios, indica que el proveedor de servicios de asistencia técnica en tierra debe disponer de plataformas para el parqueo de aeronaves, las cuales incluso pueden ser propias, tal y como se indica a continuación:

"RAC-SEA 10.10 FACILIDADES Y SERVICIOS.
El Proveedor de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, debe disponer de plataformas para el parqueo de aeronaves, con las respectivas calles de rodaje acorde al modelo de las aeronaves, su tipo de operación y las regulaciones aplicables de diseño de calles de rodaje y plataformas. De misma forma contar con oficinas e instalaciones, debidamente adecuadas y destinadas a la planificación, coordinación, a las cuales presta el servicio, y disponer de áreas de servicios básicos para la atención del personal. Las cuales que estarán [sic] disponibles las 24 horas del día o de conformidad con los horarios de la terminal aérea donde operan:

Ningún operador aéreo que utilice la plataforma lo dispondrá y/o utilizará por más de 01 mes calendario ***(salvo que sea plataforma propia)****, por lo cual coordinará la llegada y salida con el Administrador del aeropuerto..." (El subrayado es nuestro).*

También, el RAC-SEA, en la sección 1.00, contempla la siguiente definición sobre plataformas o rampas:

"Plataformas o Rampas" como el área definida, en un aeropuerto terrestre, destinada a la operación de las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento de rampa o parqueo de aeronaves."

De igual forma, en el RAC-SEA se define el "hangar" como:
"Hangar. Es un edificio u otra estructura dentro de la cual se puede albergar o almacenar aeronaves y se llevan a cabo actividades aeronáuticas."

Asimismo, en el Reglamento para la asignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, Decreto Ejecutivo Nº 34849-MOPT, incluye la definición de plataforma y señala lo siguiente:

"Plataforma: Área definida en un aeropuerto terrestre, destinada a la operación de las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento de rampa."

En línea con lo anterior, el RAC-SEA indica que el operador que pretenda adicionar alguna de las habilitaciones que regula dicho Reglamento cuente con la asignación del espacio para poder prestar los servicios de asistencia en tierra, habilitación que se ha otorgado por parte de esta Autoridad mediante permisos de uso en precario.

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

ACTA No. 41-2025

Precisamente, es la DGAC y la Administración del Aeropuerto (que no es lo mismo que el Concesionario, dado que lo que "dirige" simplemente es el área concesionada para la Terminal de Pasajeros) quienes determinan la ubicación y disponibilidad del espacio físico, tal y como lo establece el Reglamento de Servicios Especializados de Aeródromo RAC-SEA, en el apartado 1.15:

"RAC-SEA 1.15 Disponibilidad del espacio físico. La DGAC y la Administración del aeropuerto en donde se presten los Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, determinará la ubicación y disponibilidad del espacio físico. Este espacio físico será entregado en las condiciones existentes en el momento de la adjudicación, y cualquier inversión o mejora (construcciones, conexiones a servicios básicos, mantenimiento de las instalaciones) será total responsabilidad del prestador de Servicios de Asistencia en Tierra y bajo su costo".

Al localizarse el terreno que se solicita asignar dentro de los terrenos administrados por la Dirección General de Aviación Civil, es justamente la DGAC y la Administración del Lado Aire, quienes tienen la facultad para determinar la ubicación y disponibilidad de espacio físico, y eventualmente asignarlo para su desarrollo y puesta en operación.

Aunado a lo indicado antes, es importante subrayar que actualmente existen empresas operando en el AITBP servicios de Hangaraje, que han sido autorizados por la Dirección General de Aviación Civil.

Si bien en este ***momento ningún operador ha solicitado la habilitación de Parqueo de Aeronaves en Plataforma,*** *mi representada desea incursionar en la prestación de este servicio, considerando la alta demanda del servicio y las evidentes limitaciones que se presentan en el Aeropuerto LIR por inexistencia de instalaciones para ello, y en todo caso, por nuestro claro interés en apoyar el interés público de mejorar las condiciones del aeropuerto, facilitando sus operaciones y maximizando sus capacidades, y colateralmente, poder brindar un mejor servicio a nuestros clientes.*

Por lo tanto, G.A. Flight Support solicitó que se le asignara un espacio de 24.000 metros cuadrados ***para construir hangares así como la plataforma descrita en el proyecto presentado,*** *y de esa forma* ***poder continuar con el proceso de ampliación de su certificado de explotación para incluir las habilitaciones de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma.***

No obstante, a pesar de la solicitud realizada, los oficios aquí impugnados únicamente hicieron referencia a la solicitud de construcción de un FBO, omitiendo analizar la posibilidad de la habilitación de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma, habilitaciones que según la normativa vigente se pueden otorgar mediante un permiso, tal y como se ha hecho en otras ocasiones. Insistimos, toda la argumentación para el rechazo redunda exclusivamente en la supuesta "imposibilidad" para la Administración de otorgar, vía permiso de uso precario, la habilitación para una Terminal de Aviación General; pero las razones que ahí se expresan de manera clara atañen solamente a dicho componente, y no se explica en modo alguno por qué se rechazaron los otros dos.

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

ACTA No. 41-2025

La falta de resolución y fundamentación sobre esta solicitud particular incorpora un grave vicio en la fundamentación del acto administrativo, por violación directa al principio de congruencia, el cual establece la obligación de que se resuelva y se emita pronunciamiento administrativo ***sobre todos los aspectos peticionados por el Administrado.***

El principio procesal de congruencia implica una coherencia lógica y armónica entre lo que se solicita por parte del Administrado y lo que se resuelve, lo anterior, es una obligación de la Administración para garantizar que no haya arbitrariedades en las decisiones. Así, la Administración debía resolver sobre la base de lo solicitado y pronunciarse sobre cada uno de los componentes peticionados, por cuanto esto significa un límite legal que la obliga a resolver lo que expresamente está solicitando el Administrado.

En ese sentido, la resolución debió analizar lo pretendido por la parte interesada y además debía limitar la decisión a lo solicitado, de lo contrario se provocará indefensión a la parte por la falta de resolución.

Esta relación entre lo solicitado y lo resuelto es la base que sustenta el principio de congruencia. Siempre que la resolución se limite a resolver sobre lo solicitado el acto administrativo será congruente.

Al respecto, el Tribunal Contencioso Administrativo en la resolución 00076-2013 del 7 de noviembre de 2013, desarrolló la definición del principio de congruencia:

"(...)"

Asimismo, en la resolución 0047-2015 del 21 de mayo de 2015, el Tribunal Contencioso Administrativo indicó sobre el principio de congruencia "que es un camino para poder dictar una resolución, ya que fija el límite al poder discrecional de la Administración", en los siguientes términos:

"(...) Una resolución incongruente es arbitraria, pues excede la potestad de la autoridad, ya sea que decida más de lo reclamado, ***o menos de lo que fuera pedido****, o sobre cuestiones no articuladas (...)*

Ante la falta de resolución sobre la solicitud de habilitaciones de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma se considera que la resolución se encuentra indebidamente motivada, y que está omisión conlleva una infracción al principio de congruencia (se rechaza por motivos que no son atinentes a lo peticionado, y tampoco se explica por qué, esto último igualmente supone a su vez un vicio de falta de fundamentación, el cual desarrollaremos más adelante). Tal situación motiva la reconsideración del acto administrativo y obliga a emitir una nueva resolución sobre todos los aspectos pretendidos por mi representada, en concreto, sobre las dos habilitaciones y asignaciones de espacio relativas al Hangaraje y Plataforma de aeronaves.

b. INDEBIDA FUNDAMENTACIÓN PARA LA SOLICITUD DEL ESPACIO DE PLATAFORMA Y HANGARAJE:

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

ACTA No. 41-2025

En los actos aquí impugnados, la Administración se circunscribe a desarrollar un profuso análisis y motivación para justificar la improcedencia de otorgar un permiso para el ***desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO****, y concluye que no procede "salvo que se realice mediante un proceso licitatorio", pero sin desarrollar argumentación específica sobre el por qué tampoco procedería el otorgamiento de un espacio para la plataforma y la construcción de hangares.*
Tal omisión, provoca un vicio en la fundamentación del acto administrativo, puesto que el proyecto de FBO y de espacio para la plataforma y hangares tienen una naturaleza jurídica diferente y no pueden ser tratados de manera homóloga, o como si no pudieran desarrollarse indivisiblemente.

Reiteramos, de manera expresa en los escritos presentados, mi representada solicitó la autorización para la construcción y desarrollo de una terminal privada FBO, ***y separadamente, las habilitaciones de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma,*** *pero en la resolución impugnada, la Administración se refiera únicamente a la primera solicitud, sin desarrollar los motivos y fundamentos que sustentan el rechazo para las habilitaciones de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma.*

La falta de fundamentación y motivación del acto que rechaza las solicitudes de habilitaciones vulneran el deber de fundamentación que tiene la Administración, conforme con el artículo 136 y 335 de la Ley General de la Administración Pública, según los cuales se indica:

"Artículo 136
(...)

2. ***La motivación podrá consistir en la referencia explícita o inequívoca a los motivos de la petición del administrado****, o bien a propuestas, dictámenes o resoluciones previas que hayan determinado realmente la adopción del acto, a condición de que se acompañe su copia".*

Desde todo punto de vista, los actos administrativos impugnados contienen graves vicios de nulidad, en la medida que la Administración ni siquiera se refirió o se manifestó sobre ellos, de modo tal que mi representada al menos tuviera la posibilidad de conocer las razones por las cuales no es posible conferir las habilitaciones de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma y consecuentemente, el resultado final de rechazo se da en condiciones de absoluta arbitrariedad, denegando el derecho a una resolución justa y completa sobre todos los extremos peticionados, y sin la menor posibilidad de conocer las razones y valorar si las mismas se ajustan (o no) a Derecho.

Debe tomarse en consideración que incluso se presentó un Estudio de Factibilidad en el que se ha constatado y evidenciado técnicamente que existe una necesidad en el mercado para brindar los servicios de Hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma en Liberia, donde el número de operaciones de aviación general cada vez va en aumento; y podría incrementarse si existiera la infraestructura y las condiciones para promover las operaciones de este tipo de pasajeros que exigen un nivel de servicio de lujo, característico de la aviación ejecutiva o privada. No obstante, sobre estos argumentos las resoluciones impugnadas son absolutamente omisas.

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

ACTA No. 41-2025

Lo anterior, a pesar de que ***ya existe un criterio técnico positivo emitido por el Departamento de Aeropuertos****, emitido mediante oficio DGAC-DA-OF-0286-2024 del 8 de agosto del 2024,* ***para asignar el área de 24.000 metros cuadrados, bajo la figura de un permiso de uso en precario, para la construcción de una plataforma****, por lo que el CTAC cuenta con el insumo técnico para autorizar la asignación del espacio y avalar que mi representada enfoque el proyecto hacia las dos habilitaciones mencionadas que además están previstas en el RAC-SEA y que puede incorporar a su certificado de explotación.*

Asimismo, tal y como lo indica el apartado 1.15 del RAC-SEA, antes citado, cualquier inversión o mejora que se haga en los espacios físicos asignados, incluidas las construcciones, conexiones a servicios básicos, o mantenimiento de las instalaciones, será total responsabilidad del prestador de Servicios de Asistencia en Tierra y bajo su costo, motivo por el cual se reitera no existe ningún fundamento para rechazar las habilitaciones solicitadas. Mi representada está absolutamente clara en las características del uso en precario de un espacio o bien de dominio público, como también lo están múltiples permisionarios que bajo esa misma condición hoy en día disponen de hangares en los aeropuertos nacionales.

No está de más señalar que en nuestro país incluso servicios como la inspección técnica vehicular hoy en día en Costa Rica se presta bajo esa figura, dada la notoria necesidad que tiene el país de que se atienda esa necesidad pública; habilitados por el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública. Es decir, existe el suficiente fundamento jurídico que permite a la Administración (en este caso al CTAC) de conferir estas autorizaciones, y esto de ninguna manera implica que se sustraigan las competencias administrativas sobre la operación o funcionamiento de los aeródromos nacionales, pues claramente el terreno del aeropuerto continuará siendo propiedad del Estado y bajo su supervisión, indistintamente de si se trata de un permiso de uso en precario.

Tal y como lo evidenciamos con las cartas de intención aportadas junto con el proyecto de G.A. Flight Support, varios de nuestros clientes han manifestado su interés en que mi representada brinde servicios de asistencia en tierra a jets privados en los que viajan propietarios, huéspedes e inversores. Dentro de dichos clientes destacan desarrollos inmobiliarios y hoteleros de alta plusvalía, quienes son los principales generadores de demanda para la aviación ejecutiva en LIR, como lo son, Península Papagayo, Four Seasons Resort, Hyatt Andaz, Nekajui Ritz-Carlton Reserve, Waldorf Astoria, Punta Cacique, Las Catalinas, Zapotal Golf & Beach Club, Zapotal-Discovery Land. De manera que, la Administración debió de analizar no solo la viabilidad legal de ampliar el certificado de explotación, sino ver la oportunidad y el interés público que se persigue con el proyecto, además de considerar que hay base legal para conferir un permiso de uso precario sobre los terrenos en los que se llevaría a cabo el proyecto.

No debe perderse de vista que el desarrollo y habilitación de hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma es una oportunidad para prestar un servicio que actualmente no se está brindando a los usuarios del Aeropuerto LIR y que conforme con la explicación desarrollada, es perfectamente legítimo otorgar las habilitaciones y conferir los espacios mediante un permiso en precario.

Nuestra empresa tiene toda la capacidad y experiencia para contribuir con el desarrollo del sector turístico y corporativo, sectores que representan el mercado meta de los operadores de vuelos ejecutivos en sus planes de desarrollo y expansión en la región de la provincia de Guanacaste. Además, el modelo de financiamiento del proyecto es con recursos propios y para G.A. Flight Support es viable financieramente.

G.A. Flight Support actualmente está autorizada para realizar operaciones en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría (AIJS), Tobías Bolaños Palma (AITBP) y Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), por lo que, no existe ningún motivo que le impida obtener la habilitación de hangaraje y Parqueo de Aeronaves en Plataforma, nótese como incluso esta solicitud ni siquiera fue desarrollada en la resolución y simplemente se rechazó en bulto, sin analizarse la posibilidad del otorgamiento fuera del proyecto de FBO, haciendo evidente la ausencia de toda motivación, y por consiguiente, viciando de nulidad la resolución que rechaza la gestión.

III. Consideraciones Finales:

(...)

En virtud de los argumentos anteriormente expuestos, respetuosamente solicito lo siguiente:

1.Se admita el presente Recurso de Reconsideración, y consecuentemente, se declare CON LUGAR en todos sus extremos.

2.Consecuentemente, solicito se revoque y/o anule parcialmente el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria 61-2024, celebrada por el Consejo técnico de Aviación Civil el 05 de noviembre del 2024, Oficio CETAC-AC-2024-1356, misma que corresponde a la resolución 163-2024 de las 18:44 horas del 5 de noviembre de 2024, de modo tal que se autorice la asignación del área de 24,000 metros cuadrados, a G.A. Flight Support, bajo la figura del permiso de uso en precario, destinado a la construcción de un hangar y una plataforma para el parqueo de aeronaves en LIR. Asimismo, se solicita -en concordancia con el criterio técnico rendido por el Departamento de Aeropuertos- que dicho permiso se confiera por la vigencia del certificado de explotación de mi representada, es decir hasta el 7 de marzo del año 2039".

3) Sobre la admisibilidad, legitimación del recurrente y plazo para la interposición del recurso de reconsideración.

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

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

ACTA No. 41-2025

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 la 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 este contexto, se procede a atender el recurso de reconsideración interpuesto por el señor José Daniel Peña Chacón, en su condición de representante legal de la compañía GA Flight Support sociedad anónima, quien cuenta con facultades suficientes para ello y lo presentó dentro del plazo estipulado en el numeral 309 de la Ley General de Aviación Civil.

El recurso se refiere a los actos recurridos, consistentes en el oficio número CETAC-AC-2024-1356 citado, mediante el cual, se notificó la parte dispositiva del artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria 61-2024 de 5 de noviembre de 2024, así como, la resolución número 163-2024 a las 18:44 horas del 5 de noviembre de 2024, dictada por el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Ambos actos fueron debidamente notificados el 7 de noviembre de 2024, por lo que el recurso se encuentra presentado por el representante legal debidamente legitimado y en tiempo y forma.

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

ACTA No. 41-2025

4) Sobre los criterios técnicos emitidos por el Departamento de Aeropuertos, la Unidad de Infraestructura Aeronáutica y el Proceso de Topografía Aeroportuaria.

Que en oficio número DGAC-AJ-OF-1356-2024 de 16 de diciembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó a la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, emitir criterio técnico y pronunciamiento sobre asignación permiso de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

En oficio número DGAC-DA-OF-0455-2024 de 16 de diciembre de 2024, la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, atendió lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-1356-2024 citado, indicando lo siguiente:

> *"En relación al oficio de referencia, se solicita "emitir su* ***criterio técnico*** *en el que se analice la* ***conveniencia, oportunidad, proporcionalidad y razonabilidad*** *de asignar bienes demaniales de escaza tolerancia a un solo operador y bajo la figura de uso en precario, tomando en cuenta la cantidad de metros solicitados, el plan maestro y la instrucción girada a la Dirección General (facilitar una concesión)."*
>
> *Con el fin de poder dar respuesta y emitir el criterio técnico solicitado, se requiere de previo que se indique la norma en la cual se regula la limitación de área que puede ser concedida bajo la figura de permiso de uso en precario en el aeropuerto internacional Daniel Oduber Quirós.*
>
> *Además, se requiere la indicación expresa de la viabilidad legal para poder otorgar un permiso de uso en precario provisional a una empresa que cuenta con certificado de explotación, otorgado mediante resolución número 005-2024, de las diecisiete horas del ocho de enero del año dos mil veinticuatro, para brindar según el RAC-SEA los Servicios de Apoyo a la aeronave en rampa (subparte C), Servicios al pasajero y equipaje (subparte E), Servicios de despacho de vuelos (peso y balance) (subparte F), para aeronaves de pasajeros y carga no paletizadas y que* ***está interesada en ampliar las habilitaciones del Certificado de Explotación, para brindar los servicios según el RAC-SEA: SUBPARTE I. PARQUEO PARA AERONAVES EN SUS PROPIAS INSTALACIONES y SUBPARTE J. PROTECCIÓN Y ALMACENAJE DE AERONAVES "Hangarage"****, servicios que pretenden ser desarrollados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (LIR), y que dentro del proceso de ampliación de la certificación requiere contar con un espacio en el aeropuerto, razón de la solicitud de marras.*
>
> *Indicar la norma que faculte a la Administración para el otorgamiento de un área a un operador; o cuál es el área máxima permitida legalmente a otorgar bajo la figura de permiso de uso en precario a un solo operador, lo anterior en relación a lo indicado en su oficio que se transcribe a continuación:*
>
> *"No es viable conceder un criterio favorable para que se asigne, bajo la figura de permiso de uso en precario, un espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y a la compañía GA Flight Support sociedad anónima, consistente en un área de* ***1.500 metros cuadrados para la construcción de una Terminal de Aviación General-Operadores de base fija (FBO); así como, la asignación de un permiso de uso en precario con un área de 24.000 metros***

> ***cuadrados para plataforma**, toda vez que el otorgamiento de un espacio para el desarrollo, construcción y explotación de una terminal privada FBO, así como, el espacio para la plataforma, deberá realizarse bajo la figura de la concesión y previo a la realización de un proceso licitatorio, en la que garanticen los principios de libre participación y concurrencia, establecidos en la legislación nacional, para garantizar la protección dispuesta a los bienes demaniales y establecida por la Constitución Política".*

En atención a lo anterior, en oficio número DGAC-AJ-OF-1361-2024 de 17 de diciembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica amplió lo dispuesto en el oficio número DGAC-AJ-OF-1356-2024 citado, reiterando a la señora Sylvia Jiménez Cascante, jefe del Departamento de Aeropuertos, la solicitud de emitir criterio técnico y pronunciamiento sobre asignación permiso de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS).

Que mediante oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 de 14 de febrero de 2025, los señores Beer Rojas, Jiménez Cascante, Sánchez Mora y Rojas Molina, en su condición antes citada, atendieron lo solicitado en los oficios número DGAC-AJ-OF-1356-2024 y DGAC-AJ-OF-1361-2024 citados, e indicaron lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *De acuerdo con el criterio técnico solicitado, se presentan las siguientes observaciones:*
> - *Mediante el documento de la **VU-2125-2019 E** de 28 mayo del 2019, la compañía GA Flight Support S.A, solicita la viabilidad para obtener un espacio para brindar los servicios de Hangarage y la construcción de un edificio para el servicio de pasajeros y tripulaciones en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (LIR),*
> - *Mediante el documento de la **VU-1629-2020 E** de 29 junio de 2020, la compañía GA Flight Support S.A, presenta la propuesta de dos opciones para la asignación de espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (LIR),*
> - *Mediante el oficio **DGAC-DA-OF-353-2020** del 23 de octubre del 2020, en respuesta a la VU-1629-2020 E, se les indicó cuatro opciones propuestas para la asignación de espacio en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (LIR) para su valoración y su disponibilidad de servicios públicos.*
> - *Mediante el oficio **DGAC-DA-IA-OF-085-2023 del** 27 de febrero del 2023, la Unidad Infraestructura Aeronáutica da respuesta a la compañía GA Flight Support S.A, indicando que las áreas de terreno disponibles de acuerdo con el uso de suelo determinado por el Plan Maestro del 2010 para el desarrollo futuro en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, compatible con la idea de negocio que plantea desarrollar la compañía, sería hacia el sector Oeste del AIDOQ. Además, se les indica que la zona donde se ubica el terreno dentro del perímetro del aeropuerto no ha sido desarrollada todavía por la Administración, por lo que, no cuenta con ninguna disponibilidad de servicios públicos.*
> - *Mediante el documento de la **VU-1265-2023 E** del 12 de mayo del 2023, a la compañía GA Flight Support S.A, manifestaron el interés del espacio indicado Dirección General de Aviación Civil para un área de 15.980m2.*
> - *Mediante el oficio **DGAC-DA-OF-0441-2023** de 20 diciembre de 2023, se da respuesta VU-1265-2023 E a la compañía GA Flight Support S.A.*

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

ACTA No. 41-2025

- *Mediante el **CETAC-AC-0441-2024** del 24 abril del 2024 y la resolución número **005-2024** del 7 marzo del 2024, se le renueva a la compañía GA Flight Support S.A, el Certificado de Explotación y el certificado de operación **CO-DE-AT-012** con una vigencia hasta el 7 marzo del año 2039.*
- *Mediante el documento de la **VU-11077-2024 E** de 8 marzo 2024, la compañía GA Flight Support S.A, hace la solicitud formal para iniciar el Proceso de ampliación del Certificado de Explotación y Certificado Operativo, para brindar los servicios SUBPARTE I. PARQUEO PARA AERONAVES EN SUS PROPIAS INSTALACIONES y SUBPARTE J. PROTECCIÓN Y ALMACENAJE DE AERONAVES "Hangarage", para ser desarrollados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (LIR), con el estudio de factibilidad para desarrollar el proyecto mencionado.*
- *Mediante el oficio **DGAC-DA-OF-0275-2024** del 5 agosto de 2024, se da respuesta a **VU-11077-2024 E,** donde se le indica que deben tener la anuencia de construir los espacios a otorgar.*
- *Mediante el documento de la **VU-0226-2024 E** del 5 febrero de 2024, la compañía GA Flight Support S. A, en respuesta **DGAC-DA-OF-0441-2023,** indica textualmente lo siguiente:*

1. GAFS confirma su interés en ingresar a la lista de espera para obtener un espacio destinado a Hangaraje en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ).

2. Respecto a la consulta puntual que se hace a mi representada sobre el interés de un posible otorgamiento PROVISIONAL de un espacio de aproximadamente 15.980 metros cuadrados, se confirma que sí se tiene interés en dicho espacio y la empresa está dispuesta a construir las obras requeridas, siempre y cuando el cobro del canon por uso de espacio en precario se realice hasta que la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) construya las obras adyacentes a dicho espacio, establecidas en el Plan Maestro, y el terreno tenga conexión con dichas obras.

3. Tal y como se había comentado en las reuniones previas celebradas con el Departamento de Aeropuertos y la Unidad de Infraestructura, la intención de GAFS es avanzar de la mano con las construcciones que planea desarrollar la DGAC, de forma que las obras de la Administración y GAFS avancen paralelamente, de lo contrario no resulta rentable para mi representada habilitar un terreno que en este momento se encuentra aislado.

4. Una vez que la DGAC inicie las obras aledañas al espacio de 15.980 metros cuadrados, mi representada procederá, en forma simultánea, con el diseño preliminar y solicitará la aprobación de la DGAC, bajo el entendido de que asumirá los costos de la construcción y el acondicionamiento de los hangares donde se albergarán las aeronaves privadas de los clientes que requieren el servicio de Hangaraje.

- *Mediante el oficio **DGAC-DA-OF-0286-2024** del 8 de agosto de 2024, se le hace la observación a la Asesoría Legal para que realice una revisión previa integral en relación con el contrato de concesión, de la existencia de las siguientes cláusulas:*

3.1 Obligaciones y Derechos Generales de la Administración

3.1.1 Obligaciones generales

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

ACTA No. 41-2025

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

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

Conclusiones:

La compañía GA Flight Support S.A. (GAFS) presentó varias solicitudes de espacio en uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, la cual, la Asesoría Legal tiene conocimiento desde el 2019, para brindar los servicios especializados en la habilitación de Servicios de Asistencia en Tierra, según el siguiente detalle:

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

Con base en la asignación presupuestaria aprobada en la Ley de Presupuesto del 2025, no se cuenta con recursos para la inversión en infraestructura dentro de la partida 5 - Bienes duraderos, por lo cual, la propuesta de desarrollo indicada por la empresa GAFS presenta una oportunidad de incremento de oferta de servicios en plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en donde se tienen registros de notificaciones a operadores de aeronaves (NOTAMS en sus siglas en inglés) donde se informa que la capacidad de operaciones en plataforma principal no es suficiente y su demanda supera la disponibilidad de espacio. La Administración del AIDOQ realiza un registro de solicitudes de espacio en plataforma para vuelos privados, generando en ocasiones una lista de espera que no asegura el espacio para el pernocte dentro del aeropuerto, sólo se permite la operación temporal. Ante dicha situación, distintos operadores optan por utilizar las instalaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría e incluso utilizar espacios en aeropuertos extranjeros como en Panamá, hasta encontrar una disponibilidad dentro del AIDOQ.

*Desde el punto de vista de razonabilidad y proporcionalidad, la propuesta de desarrollo en el área solicitada por la empresa reduce la demanda insatisfecha, en especial para la operación de aeronaves de vuelos no comerciales. Actualmente el sitio destinado para vuelos ejecutivos tiene la capacidad nominal de 10 posiciones, las cuales se ubican dentro de un área de 20.000m2 aproximadamente (ver **Figura 1**), correspondiente a las obras ejecutadas en el año 2023. Con base en los registros de la Administración del AIDOQ, para los meses de octubre, noviembre y diciembre del 2024, se contabilizaron una cantidad de 8, 11 y 25 vuelos en espera respectivamente.*

Por lo tanto, el área de espacio en plataforma resulta insuficiente para cumplir con la demanda que está generando este aeropuerto, máxime con el incremento que se ha venido dando a nivel

de vuelos corporativos, por lo que si se dispone de un área para 10 posiciones y hay hasta 25 vuelos en espera, refleja que el área solicitada por el interesado es proporcional y razonable en relación con lo expuesto anteriormente y de conformidad con el estudio de mercado y proyecciones financieras que refleja el estudio realizado por el interesado, en el que adjunta cartas de intención y manifestaciones de interés de parte de grupos empresariales importantes en la zona y que a través de estos el interesado justifica el área solicitada. Lo anterior reviste especial importancia, ya que el riesgo de demanda vinculado a la viabilidad financiera del proyecto recae exclusivamente en el privado que presenta la iniciativa y quien solicita el espacio, al ser el financiamiento de la plataforma propuesta en el espacio de terreno solicitado 100% de fuentes privadas, lo cual libera la presión en la obtención de recursos a la DGAC, lo cual ha venido en decrecimiento desde hace unos años, llegando al punto de no asignación de recursos para proyectos de obra para el desarrollo de infraestructura aeronáutica en el presente año 2025.

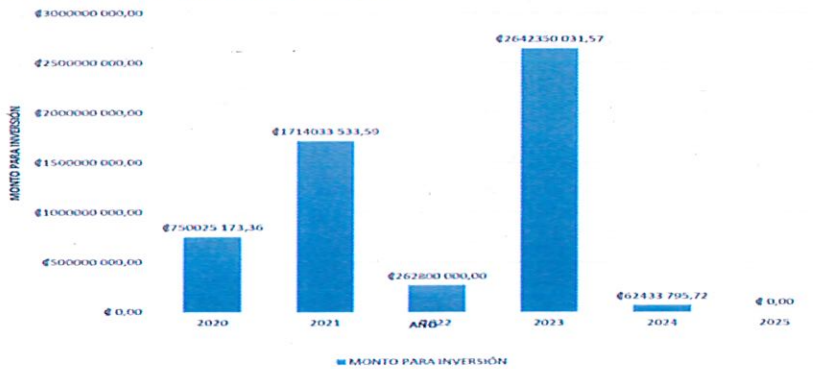
Es importante indicar que la implementación del Plan estará sujeto a la disponibilidad presupuestaria tomando en consideración que durante los periodos 2023 y 2024 no se asignaron recursos para el desarrollo de obras de infraestructura. En la siguiente tabla se muestra la asignación presupuestaria a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica en los últimos seis años.

Asignación presupuestaria para inversión en infraestructura aeropoortuaria 2020 - 2025

AÑO	MONTO ASIGNADO PARA INVERSIÓN	PROYECTO ASOCIADO
2020	₡750 025 173,36	Plataforma y Hangar SVA en Coto 47 Mejoramiento Palmar Sur Fase II Pago de remanentes proyectos 2019
2021	₡1 714 033 533,59	Pista Aeródromo de Quepos
2022	₡262 800 000,00	Ampliación Ramal Acueducto AIDOQ
2023	₡2 642 350 031,57	Reconstrucción Plataforma AIDOQ Ampliación Ramal Acueducto AIDOQ
2024	₡62 433 795,72	Pago remanente proyecto Plataforma AIDOQ
2025	₡0,00	La asignación se direccionó a la compra de equipos para el Servicio de Salvamento y Extinción de incendios

Nota. Consultado desde el sistema financiero de la DGAC

Recursos asignados para inversiones en los últimos cinco años

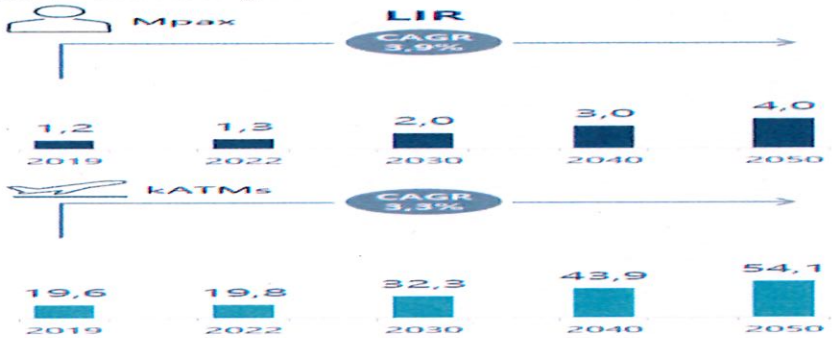


No obstante, según lo indicado por ALG en el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA, en adelante "Plan Nacional", el tráfico

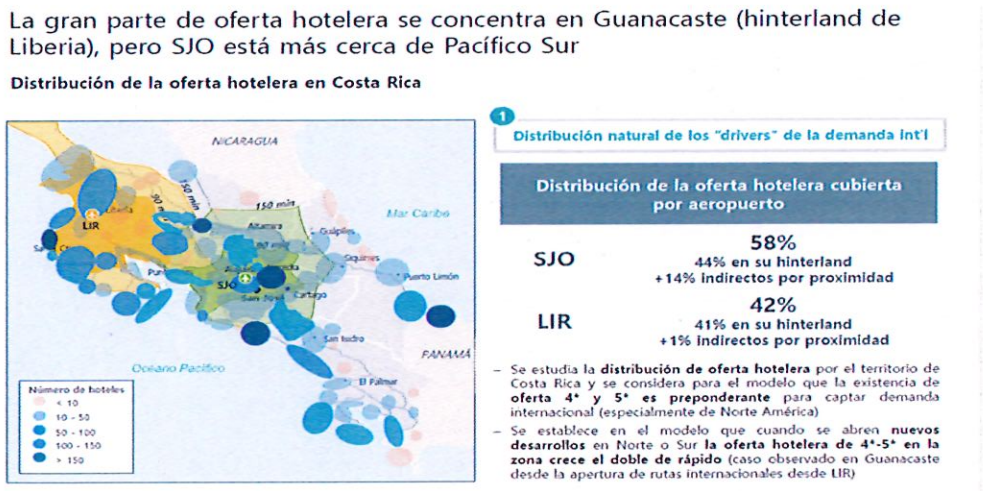
CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL
celac Aviación Civil
AUDITORIA INTERNA
REGISTRO - AUDITORIA

ACTA No. 41-2025

de pasajeros de los principales aeropuertos del país crecerá con ritmos de entre el 1,0% y el 3,9%, a continuación las previsiones de tráfico aéreo de pasajeros y operaciones para el Aeropuerto Daniel Oduber Quirós:



No obstante, dadas las estadísticas de pasajeros, se espera que para el cierre de este año 2025 o primer trimestre del 2026, se alcance la cifra de 2 millones de pasajeros, lo cual se esperaba hasta el 2030 según la prognosis de demanda realizada por la consultora ALG en el Plan Nacional.



Por otro lado, el Plan Nacional, identifica la necesidad de "Expansión de plataforma de aviación general" en el umbral de tiempo del 2028 al 2032, con la prognosis de demanda establecida en dicho estudio, no obstante como se indicó supra, dichas estimaciones se están dando antes del plazo señalado, ya que se espera cerrar el año 2025 – 2026 con 2 millones de pasajeros en lugar de la estimación al 2030, con lo cual se esperaría también que se acortara el plazo de la necesidad de la ampliación de espacio en plataforma como está sucediendo ya en la actualidad. La inversión en nueva infraestructura en el AIDOQ, muestra la necesidad de ampliación de la plataforma de aviación general, como se muestra a continuación en el apartado de Plataforma, línea 9, marcada con flecha en color rojo.

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

ACTA No. 41-2025

LIR – Actuaciones a Realizar (nueva infraestructura y expansiones)

Sistema	Actuación	Unidad	Costo Unitario (USD)	Dimensión	Costo total (mUSD reales)
Campo de Vuelo	1. Extensión de pista +600m	Estas expansiones y nuevas infraestructuras ya han sido consideradas por la DGAC por lo que no se estiman dentro del CapEx			130,5
	2. Declaración de RESAs				
	3. Pista de contingencia /TWY				
	4. TWY conexión RWY ppal y contingencia				
	5. TWY hasta RWY de contingencia				
	6. Nueva RET				
Plataforma	7. Expansión DGAC				
	8. Demarcación de la plataforma				
	9. Expansión Aviación general	USD/m²	172	16.000	2,7
Terminal & Accesos	10. Expansión terminal #1	USD/m²	4.336	6.000	26,0
	11. Nuevas PBBs	USD/unidad	1.165.872	1	1,2
	12. Expansión terminal #2	USD/m²	4.336	4.000	17,3
	13. Nuevas PBBs	USD/unidad	1.165.872	1	1,2
	14. Expansión terminal #3	USD/m²	4.336	5.000	21,7
	15. Reconfiguración estacionamiento empleados y taxis	USD/m²	145	5.400	0,8
	16. Reconfiguración estacionamiento privado y	USD/m²	145	8.000	1,2

A continuación, se muestra la imagen del área del aeropuerto en la que se encuentra ubicada la plataforma de aviación general, marcado en un recuadro amarillo.
***Figura 1** Área de espacio destinado para plataforma de vuelos ejecutivos*



Adicionalmente, se muestra en la siguiente gráfica el área solicitada e identificada por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, en la que se ubicaría la plataforma de interés. En ese sentido, con la iniciativa presentada, se duplicaría la plataforma de aviación general en el sector este del Aeropuerto, lo cual, desde el enfoque eminentemente técnico, resulta beneficioso para el Aeropuerto, ya que se tendría mayor capacidad para la atención de vuelos corporativos y aviación general, mejorando el servicio público asociado y no verse la Administración en la necesidad de publicar NOTAM's de no pernocte en la plataforma. Adicionalmente, el que se pueda disponer de una plataforma adicional con dimensiones similares a la actual, bajo las mismas especificaciones técnicas, y que no requeriría de recursos presupuestarios aportados por la institución, debido a que eventualmente serían aportados por el grupo privado.

Figura 2
Área propuesta destinada a plataforma para la compañía GAFS de 24.000m2

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

ACTA No. 41-2025

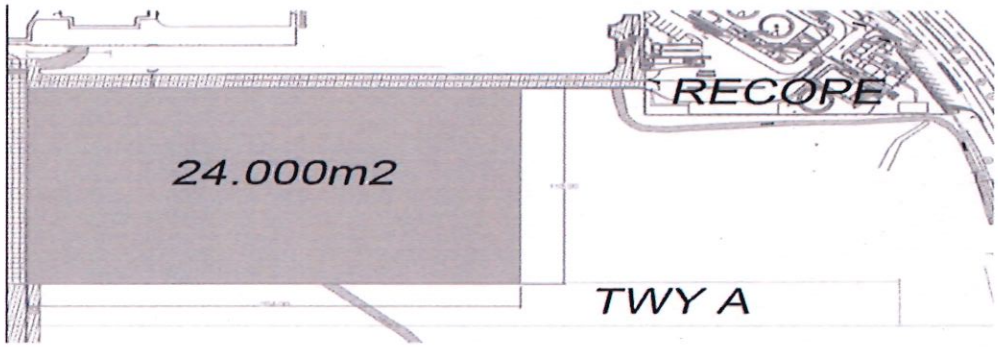
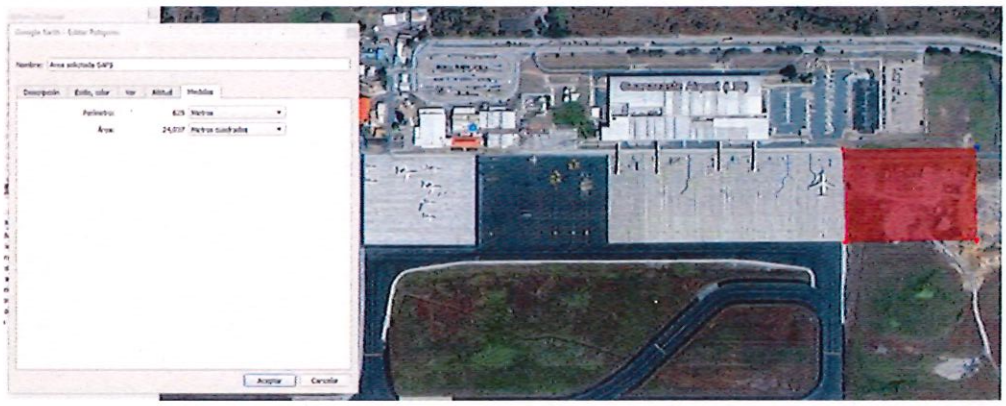


Figura 3
Área propuesta a plataforma para la compañía GAFS de 20.000m2 en una sobreposición en los terrenos del aeropuerto, marcado en recuadro en rojo.



Finalmente, es meritorio dejar claro que el criterio solicitado se circunscribe únicamente a aspectos meramente técnicos, no contractuales a nivel de concesión, ni económica – financiera, tarifas, ni de mercado, ya que trascendería nuestras competencias, no obstante, se indica también que ya inició la ejecución de la contratación del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, que al final nos dará una visión de desarrollo del aeropuerto tanto a nivel de los requerimientos de infraestructura del lado aire como del lado tierra, estando este tema inmerso dentro de los insumos a brindar a los consultores para su debida valoración".

Por su parte, en oficio número DGAC-AJ-OF-0169-2025 de 20 de febrero de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica solicitó a los señores Beer Rojas, Jiménez Cascante, Sánchez Mora y Rojas Molina, en su condición antes citada, **ampliación y aclaración** del criterio técnico emitido en el oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 citado.

Por lo que, en oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 de 4 de marzo de 2025, los señores Beer Rojas, Jiménez Cascante, Sánchez Mora y Rojas Molina, en su condición antes citada, atendieron lo solicitado en los oficio número DGAC-AJ-OF-0169-2025 citado, y rindieron la ampliación y aclaración solicitada, estableciendo lo siguiente:

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

ACTA No. 41-2025

"De conformidad al asunto de referencia mediante el oficio DGAC-AJ-OF-0169-2025, se responde cada una de las consultas realizadas:

Punto 1:

"La emisión del criterio técnico solicitado analizó desde el punto de vista técnico, si el otorgamiento del permiso de uso en precario a la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), por un espacio de 24.000 metros cuadrados, para plataforma y hangaraje, incide en la planificación, elaboración y desarrollo del plan Maestro".

La ampliación de espacios de plataforma de aeronaves hacia el sector este, según la cantidad indicada, no incide en la planificación de expansión del aeropuerto, siendo más bien, una necesidad contemplada en el actual Plan Maestro que está en proceso de actualización.

Es importante indicar también que, cualquier suspensión de autorización de espacio hasta que concluya la actualización del Plan Maestro, debe ser comunicado a través de una directriz, ya sea de la Dirección General o del mismo Consejo Técnico de Aviación Civil.

Punto 2:

"Asimismo, desde el punto de vista técnico y conforme a lo expuesto en los oficios números DGAC-AJ-OF-1361-2024 y DGAC-AJ-OF-1356-2024 citados, es necesario valorar si el otorgamiento de este espacio debe realizarse bajo la figura de la licitación, en aras de otorgar a todos los administrados- la posibilidad de participar de forma libre, voluntaria y en igualdad de condiciones, conforme a la instrucción girada a la Dirección General (facilitar una concesión), según el análisis jurídico externado mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 del 19 de noviembre de 2024".

De parte del Departamento de Aeropuertos se han emitido los criterios técnicos que argumentan el beneficio del proyecto de expansión de plataforma, sin embargo, la decisión de la modalidad de contratación se aleja de las competencias de dicho departamento".

5) Criterio legal sobre el fondo del recurso de reconsideración interpuesto:

De acuerdo con lo dispuesto con el artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, ley número 5150 de 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 de 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".*

(La negrita y subrayado no son del original)

En ese sentido, en la sentencia número 2306-91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos de 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 de 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*

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

ACTA No. 41-2025

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".

La empresa GA Flight Support sociedad anónima presentó una solicitud ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, para que se le otorgara un permiso de uso en precario sobre un área de 1.500 metros cuadrados dentro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, con el fin de construir una Terminal de Aviación General – Operador de Base Fija (FBO), así como, el uso de 24.000 metros cuadrados adicionales destinados a plataforma aeroportuaria.

No obstante, mediante el acuerdo tomado en el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria 61-2024 de 5 de noviembre de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolvió denegar la solicitud. Esta decisión se fundamentó en que el proyecto, por su naturaleza y finalidad, no podía ser autorizado mediante la figura del permiso en precario, dado que implica la explotación de infraestructura aeroportuaria, lo que exige un procedimiento de concesión debidamente licitado y conforme con los principios de libre concurrencia, igualdad y transparencia, según lo dispone el ordenamiento jurídico costarricense.

Lo resuelto por el Consejo Técnico de Aviación Civil, tuvo sustento en lo que dispone el inciso 14 del artículo 121 de la Constitución Política, mismo que establece que corresponde a la Asamblea Legislativa autorizar la explotación de servicios públicos cuando estos son desarrollados por particulares, siendo una manifestación del régimen de dominio público estatal. Los aeropuertos internacionales están clasificados como bienes demaniales, es decir, pertenecen al dominio público del Estado. En virtud de ello, no pueden ser objeto de apropiación, enajenación, ni cesión, tal como lo establece la doctrina y jurisprudencia administrativa en Costa Rica.

Asimismo, se analizó lo dispuesto en los artículos 154, 261 y 263 de la Ley General de la Administración Pública, los cuales regulan el régimen de los bienes demaniales y la necesidad de mecanismos de adjudicación ajustados al interés general, cuando se trata de su uso y aprovechamiento.

Se estableció que el desarrollo de una Terminal de Aviación General tipo FBO (Fixed Base Operator), implicaba la prestación de servicios aeroportuarios, como abastecimiento de combustible, asistencia en tierra, estacionamiento de aeronaves, hangaraje, entre otros. Este tipo de operación constituye, en los hechos, una actividad de explotación económica dentro de una infraestructura pública, por lo que debía otorgarse mediante una concesión la cual debe estar precedida por un concurso público, conforme a los principios del derecho

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

ACTA No. 41-2025

administrativo costarricense, según lo dispuesto en la Ley General de Contratación Pública y su reglamento, mismos que exige el procedimiento licitatorio en toda contratación o concesión que implique el aprovechamiento de bienes públicos; así como, lo dispuesto en la Ley General de Aviación Civil que faculta al Consejo Técnico de Aviación Civil y a la Dirección a la Dirección General de Aviación Civil a reglamentar y fiscalizar el uso del espacio aeroportuario.

Ahora bien, no obstante, la compañía GA Flight Support sociedad anónima presentó recurso de reconsideración, alega que el Consejo Técnico de Aviación Civil no resolvió por separado su solicitud en lo relativo a las áreas de plataforma y hangaraje, las cuales, según su argumentación, pueden considerarse independientes del desarrollo del proyecto de la terminal FBO.

Sin embargo, esta pretensión es jurídicamente incongruente, por cuanto, en todo momento la solicitud de permiso giró en torno a un proyecto integral; la construcción y operación de una terminal de aviación privada, la cual requiere, para su funcionamiento, espacios de plataforma y hangaraje. En ese sentido, la totalidad del proyecto se encuentra vinculada a la explotación económica del espacio aeroportuario, por ende, su tratamiento jurídico fue unitario y regido por el régimen de concesión, como se analizó en la resolución del órgano colegiado, ahora venida a revisión.

Contrario a lo que alega la empresa solicitante, la petición ante el Consejo Técnico de Aviación Civil no consistió en tres solicitudes independientes, sino en un proyecto integral de desarrollo de infraestructura para una terminal privada (FBO), el cual necesariamente involucra el uso de: Área de construcción (terminal), Plataforma para operación de aeronaves, y Hangaraje y servicios complementarios. La unidad funcional del proyecto impedía su fraccionamiento jurídico.

A la luz del marco normativo vigente, la decisión adoptada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en denegar la solicitud de GA Flight Support sociedad anónima, se ajusta plenamente al principio de legalidad, al régimen jurídico de los bienes demaniales y al ordenamiento aplicable a las concesiones sobre infraestructura aeroportuaria. En consecuencia, el Consejo Técnico de Aviación Civil actuó conforme a derecho y su resolución se encuentra debidamente motivada y respaldada legalmente, por lo que el recurso de reconsideración debe rechazarse.

6) **Sobre la nueva solicitud de otorgamiento de un permiso de uso en precario a la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), por un espacio de 24.000 metros cuadrados, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para plataforma y hangaraje:**

Ahora bien, mediante escrito de 27 de noviembre de 2024, el señor José Daniel Peña Chacón, actuando como representante legal de la compañía GA Flight Support sociedad anónima, interpuso *"Recurso de Reconsideración contra el oficio CETAC-AC-2024-1356 y la resolución número 163-2024 del CETAC"*, plantea ahora sí, en forma separada e independiente, una reconsideración para que se valore la posibilidad de otorgar un permiso de uso en precario a la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), por un espacio de 24.000 metros cuadrados, para plataforma y hangaraje, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Según lo expuesto por el Departamento de Aeropuertos, en los oficios número DGAC-DA-OF-009-2025 y DGAC-DA-OF-009-2025 citados, **desde el punto de vista técnico,** la solicitud de la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), **resulta viable; razón por la cual, no existe limitante técnica para conceder el**

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

ACTA No. 41-2025

espacio solicitado bajo la figura de permiso de uso en precario el oficio número DGAC-DA-OF-009-2025 citado, señala lo siguiente:

> *"Desde el punto de vista de razonabilidad y proporcionalidad, la propuesta de desarrollo en el área solicitada por la empresa reduce la demanda insatisfecha, en especial para la operación de aeronaves de vuelos no comerciales. Actualmente el sitio destinado para vuelos ejecutivos tiene la capacidad nominal de 10 posiciones, las cuales se ubican dentro de un área de 20.000m2 aproximadamente (ver Figura 1), correspondiente a las obras ejecutadas en el año 2023. Con base en los registros de la Administración del AIDOQ, para los meses de octubre, noviembre y diciembre del 2024, se contabilizaron una cantidad de 8, 11 y 25 vuelos en espera respectivamente. Por lo tanto, el área de espacio en plataforma resulta insuficiente para cumplir con la demanda que está generando este aeropuerto, máxime con el incremento que se ha venido dando a nivel de vuelos corporativos, por lo que si se dispone de un área para 10 posiciones y hay hasta 25 vuelos en espera, refleja que el área solicitada por el interesado es proporcional y razonable en relación con lo expuesto anteriormente y de conformidad con el estudio de mercado y proyecciones financieras que refleja el estudio realizado por el interesado, en el que adjunta cartas de intención y manifestaciones de interés de parte de grupos empresariales importantes en la zona y que a través de estos el interesado justifica el área solicitada. Lo anterior reviste especial importancia, ya que el riesgo de demanda vinculado a la viabilidad financiera del proyecto recae exclusivamente en el privado que presenta la iniciativa y quien solicita el espacio, al ser el financiamiento de la plataforma propuesta en el espacio de terreno solicitado 100% de fuentes privadas, lo cual libera la presión en la obtención de recursos a la DGAC, lo cual ha venido en decrecimiento desde hace unos años, llegando al punto de no asignación de recursos para proyectos de obra para el desarrollo de infraestructura aeronáutica en el presente año 2025".*

Ahora bien, la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS) manifiesta que se encuentra en proceso de certificación para ampliar las habilitaciones de su certificado de explotación, con el fin de brindar servicios según el ***"RAC-SEA: SUPRATE I. Parqueo para Aeronaves en sus Propias Instalaciones"*** **y la Subparte J: "*Protección y Almacenaje de Aeronaves (Hangaraje)*", en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.**

Según lo expuesto, según la viabilidad técnica emitida por el área técnica competente, sea el Departamento de Aeropuertos; mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0362-2025 de 8 de abril de 2025, se formuló consulta a la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, sobre el estado del proceso de certificación iniciado por la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), para ampliar las habilitaciones de su certificado de explotación, con el fin de brindar servicios según el *"RAC-SEA: SUPRATE I. Parqueo para Aeronaves en sus Propias Instalaciones"*, y la Subparte J: "*Protección y Almacenaje de Aeronaves (Hangaraje)*", en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

En oficio número DGAC-DSO-OPS-OF-0713-2025 de 9 de abril de 2025, el señor Gerardo Masis Delgado, Inspector de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas, atendió lo solicitado en el oficio número DGAC-AJ-OF-0362-2025 citado, indicando lo siguiente:

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

ACTA No. 41-2025

"Por este medio le Indicamos que la compañía GA Flight Support Sociedad Anónima se encuentra actualmente en proceso de certificación para ampliar las habilitaciones del Certificado de Explotación, con el fin de brindar servicios según el "RAC-SEA: SUPRATE I. Parqueo para Aeronaves en sus Propias Instalaciones" y la Subparte J: "Protección y Almacenaje de Aeronaves (Hangaraje)" en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

2- Actualmente se encuentra en Fase 1, aun sin cerrar por parte del operador esperando un recurso de reconsideración por parte del CETAC, según minuta del día 08 de noviembre del 2024".

No obstante, analizando la nueva solicitud de compañía GA Flight Support sociedad anónima para que se le otorgue un permiso de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, por un espacio de 24.000 metros cuadrados, para plataforma y hangaraje, es necesario señalar que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió criterio legal sobre viabilidad para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en el que concluyó lo siguiente:

"(...)

II. Conclusiones:

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

1) El inciso 14) del artículo 121 de la Constitución Política le otorgó a ciertos bienes demaniales una protección especial, por tratarse de bienes que manifiestan un destino especial de servir al interés general y que por su naturaleza están afectados al servicio que prestan y pertenecen al Estado, entre estos se encuentran los aeródromos y aeropuertos nacionales; los cuales, mientras se encuentren en servicio, no podrán ser enajenados, arrendados, ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma del dominio y control del Estado.

2) La única forma en que estos bienes demaniales – aeródromos y aeropuertos - puedan ser objeto de explotación racional por los particulares, es "de acuerdo con la ley o ***mediante concesión especial*** *otorgada por tiempo determinado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa" (inciso 14 del artículo 121 de la Constitución Política).*

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

4) Los espacios de dominio público que se encuentren en los aeropuertos internacionales y aeródromos legalmente pueden ser otorgados temporalmente a particulares, ya sea público, privado o mixto, mediante un permiso de uso o por medio de un proceso licitatorio, por lo cual, pueden ser adjudicados para el uso y goce de ese bien, en cumplimiento de los requisitos,

especificaciones y aspectos contractuales que se pauten en el cartel de la licitación y su respectivo contrato de adjudicación.

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

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

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

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

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

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

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

En razón de lo dispuesto en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0443-2025 de 30 de abril de 2025, la Unidad de Asesoría Jurídica informó sobre el criterio legal rendido

en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, dirigido al Departamento de Aeropuertos, con la intención de que el Consejo Técnico de Aviación Civil, con las potestades que le confiere la legislación vigente, se formara una posición sobre el presente tema.

Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-0510-2025 de 20 de mayo de 2025, por solicitud del Consejo Técnico de Aviación Civil, la Unidad de Asesoría Jurídica remitió ampliación del oficio número DGAC-AJ-OF-0443-2025 citado, sobre *"Solicitud de respuesta para la asignación de terreno por construir en uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para la compañía GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), bajo la figura legal de permiso de uso en precario o licitación".*

En atención a lo dispuesto anteriormente, mediante oficio número CETAC-AC-2025-0548 de 2 de junio de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, encargada del Proceso Secretaría de Actas del Consejo Técnico de Aviación Civil, comunicó la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 28-2025 de 29 de mayo de 2025, en la cual, el Consejo Técnico de Aviación Civil dispuso lo siguiente:

"(...)

***ARTÍCULO. – 05** "La Subdirección General de Aviación Civil, mediante los oficios No. DGAC-DG-OF-0859-2025, del 06 de mayo del 2025 y DGAC-DG-OF-0992-2025, del 20 de mayo del 2025 presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta de los oficios DGAC-AJ-OF-0443-2025, del 30 de abril del 2025 y DGAC-AJ-OF-0510-2025, del 20 de mayo del 2025, con la adición y ampliación del oficio DGAC-AJ-OF-0443-2025, con fecha del 30 de abril, suscrito por la señora Melandi Azofeifa Ocampo, asesora jurídica, y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que remiten el informe que conoce la solicitud de respuesta para la asignación de terreno para la construcción en uso en precario en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, a favor de la compañía GA Flight Support Sociedad Anónima (GAFS), bajo la figura legal de permiso de uso en precario o licitación.*

*Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0859-2025, del 06 de mayo del 2025 y DGAC-DG-OF-0992-2025, de la Subdirección General, DGAC-AJ-OF-0443-2025 y DGAC-AJ-OF-0510-2025, de la Unidad de Asesoría Jurídica;*

1. Que, si bien la legislación nacional contempla la posibilidad de otorgar espacios en bienes de dominio público mediante figuras como el permiso de uso en precario o la licitación, conforme a lo dispuesto en el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública y el Reglamento para el Uso de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, esta Asesoría Jurídica considera que la vía económicamente más rentable y transparente en la asignación de espacios, cuando se trate del desarrollo de actividades aeronáuticas, es la licitación.

Lo anterior, por cuanto esta figura permite asegurar el cumplimiento de los principios que rigen la contratación administrativa, tales como la integridad, transparencia, eficacia, eficiencia, igualdad, concurrencia y libre participación, garantizando así la legalidad y transparencia en el uso de bienes del Estado. Además, el procedimiento licitatorio favorece una mayor retribución económica para el erario, y la selección del operador con mejores características para una

adecuada prestación del servicio público; aun y cuando implique mayores responsabilidades para la Administración en función de los compromisos derivados del acto de adjudicación; razón por la cual, en caso de que se decida esta vía, la Administración deberá prestar especial atención a efectos de garantizar la necesidad de las obligaciones que tiene la administración.

2. En caso de que el órgano colegiado considere pertinente aceptar la recomendación, lo procedente será, girar instrucciones al Departamento de Aeropuertos, para la confección de las condiciones y términos de referencia de la licitación a desarrollar, en donde se deberá realizar el análisis, proyección, cantidad de metros, espacio a utilizar, área del aeropuerto, período de la concesión, causales de otorgamiento, precio, así como, cualquier otra; no siendo lo anterior números clausus; y en donde se determinaran las pautas licitatorias para cumplir con los requerimientos que establece la Constitución Política, la Ley General de Contratación Pública y su respectivo reglamento, en apego al principio de legalidad y en garantía del debido proceso en cumplimiento de la legislación vigente en materia de aviación civil. Asimismo, deberán girarse instrucciones a la Unidad de Proveeduría Institucional y a la Asesoría jurídica, para que brinden la colaboración que corresponda desde el ámbito de sus competencias. ***APROBADO FIRME".***

En concordancia con lo expuesto anteriormente, esta instancia considera que la decisión adoptada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, al optar por la asignación de espacios mediante el mecanismo de **licitación**, tal como se establece en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, constituye no solo una decisión acertada, sino también jurídicamente fundada y conforme al ordenamiento jurídico vigente.

Dicha modalidad garantiza el respeto irrestricto al principio del debido proceso, en tanto permite que los interesados participen en condiciones de igualdad, ejerzan su derecho de defensa, y accedan a un procedimiento transparente y regulado. Asimismo, se salvaguardan de forma integral los principios rectores de la contratación administrativa, entre ellos, los de libre concurrencia, igualdad de oportunidades, publicidad, transparencia, y selección de la mejor oferta, según lo establece la Ley de General de Contratación Pública y su reglamento.

En efecto, al utilizar el procedimiento de licitación, como vía para la asignación de espacios, se promueve una competencia sana y abierta entre los posibles oferentes, lo cual permite no solo la obtención de condiciones más ventajosas para la Administración, sino que además se fortalece la legitimidad del acto administrativo, al ser producto de un proceso reglado, objetivo y sujeto a fiscalización.

Por tanto, la decisión del Consejo Técnico no solo es acertada desde una perspectiva administrativa, sino también, compatible con el principio de legalidad que rige toda actuación del Estado, lo cual refuerza su validez y eficacia jurídica.

En razón de lo anteriormente expuesto, considerando la existencia de una disposición expresa emitida por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la cual se establece que la asignación de éstos espacios deberá realizarse a través del mecanismo de licitación, resulta jurídicamente improcedente acceder a la solicitud presentada por la empresa GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), tendente a obtener un permiso de uso en precario sobre un área de 24.000 metros cuadrados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, destinada a plataforma y hangaraje.

En este caso, lo jurídicamente procedente es la apertura de un procedimiento licitatorio, conforme a los lineamientos establecidos en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, el cual refleja el criterio institucional, respecto al modo legalmente idóneo de adjudicación de estos espacios, en cumplimiento con el principio de legalidad que rige toda actuación administrativa.

La ejecución de dicho procedimiento no solo es coherente con el marco normativo aplicable, en particular con la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento, sino que además permite la realización efectiva de los principios fundamentales que orientan la contratación pública: integridad, transparencia, eficacia, eficiencia, igualdad, libre participación y concurrencia. Estos principios son esenciales para garantizar la correcta administración de los bienes del Estado, en este caso, el uso de un espacio aeroportuario de significativa extensión y valor estratégico.

Adicionalmente, el mecanismo licitatorio permite asegurar una mayor retribución económica para el erario público, lo cual cumple con el principio de maximización del interés público, y posibilita la selección del operador con las mejores condiciones técnicas, económicas y operativas para la adecuada prestación del servicio público involucrado.

Es importante destacar que, si bien la vía licitatoria podría representar mayores responsabilidades administrativas en términos de seguimiento, ejecución contractual y fiscalización de las obligaciones derivadas del acto de adjudicación, dichas cargas se ven justificadas y superadas por los beneficios jurídicos, económicos y de transparencia que conlleva.

Por consiguiente, lo procedente es rechazar la solicitud presentada por la empresa GA Flight Support sociedad anónima (GAFS), en virtud de que la modalidad solicitada *"permiso de uso en precario"* no se ajusta al procedimiento legalmente establecido o aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para la adjudicación de este tipo de espacios en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. Lo anterior no desconoce la figura de permiso de uso, como instrumento legalmente válido para asignar espacios demaniales a terceros; en embargo, la Administración debe valorar criterio como los desarrollados anteriormente, en la motivación del presente caso.

Por tanto,
El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Declarar sin lugar el recurso de reconsideración interpuesto por la compañía GA Flight Support sociedad anónima, contra lo dispuesto en la sesión ordinaria 61-2024 de 5 de noviembre de 2024, y en la resolución número 163-2024 de las dieciocho horas con cuarenta y cuatro minutos del cinco de noviembre de dos mil veinticuatro, el Consejo Técnico de Aviación Civil; en virtud de que los actos dictados por el órgano colegiado, se encuentran ajustados a derecho en cuanto a la petición del reclamante.

2) Rechazar la nueva solicitud de compañía GA Flight Support sociedad anónima para que se le otorgue un permiso de uso en precario por un espacio de 24.000 metros cuadrados en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, para plataforma y hangaraje, en virtud de que la modalidad solicitada *"permiso de uso en precario"*, no se ajusta al procedimiento legalmente establecido o aprobado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, **para la adjudicación de este tipo de espacios en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**, siendo imperativo dar inicio al correspondiente procedimiento licitatorio, conforme a lo

dispuesto en la normativa aplicable y en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 citado, así como, lo dispuesto por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 28-2025 de 29 de mayo de 2025. Lo anterior no desconoce la figura de permiso de uso, como instrumento legalmente válido para asignar espacios demaniales a terceros; en embargo, la Administración debe valorar criterio como los desarrollados anteriormente, en la motivación del presente caso.

3) Notifíquese a la compañía GA Flight Support sociedad anónima, por medio del señor José Daniel Peña Chacón, representante legal, por medio de los correos electrónicos info@gaflightsupport.com y aviation@nassarabogados.com.

4) Comuníquese a las Unidades de Asesoría Jurídica, Proveeduría y al Departamento de Aeropuertos.

Efraím Zeledón Leiva
Presidente
Consejo Técnico de Aviación Civil