CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Acta número dieciséis de la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las diecisiete horas con catorce minutos del veintitrés de abril del dos mil veintiséis, de manera virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams.

El señor Mauricio Campos Carrión, en su condición de secretario del órgano colegiado, procedió a iniciar la sesión ordinaria número dieciséis, ante la ausencia de los señores Efraím Zeledón Leiva, presidente y William Rodríguez López, vicepresidente y contando con el visto bueno de ambos, se sometió a votación el nombramiento de un presidente Ad-hoc, en este caso se nombra a la señora Nidia Cordero Padilla para que presida la sesión ordinaria 16-2026. Con la presencia de las siguientes personas: Sra Doña Nidia Cordero Padilla (Casa de Habitación en Sabanilla de Montes de Oca), Sr Edgar Zamora Muñoz (Casa de Habitación en Alajuela), Sr. Mauricio Campos Carrión (Casa de habitación en Rohmoser), Sr. Enio Cubillo Araya (Casa de Habitación en la Guácima de Alajuela), directores de este Consejo; así como de los señores, Marcos Castillo Masís, Director General de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC y las señoras Raquel Calderón Madrigal y Adacdisa Santamaría Rodríguez de la Secretaría de Actas.

Los señores Efraím Zeledón Leiva, William Rodríguez López y Giancarlos Bonilla Monterono no asistieron a la sesión por motivos propios de sus cargos.

I.-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 16-2026, la cual se adjunta como el anexo No.1.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No. 16-2026.

II.-APROBACIÓN DE ACTAS

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el acta de la sesión ordinaria No. 14-2026, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el dieciséis de abril del 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el acta de la sesión ordinaria No. 14-2026, del dieciséis de abril del 2026.

III.- AUDITORIA INTERNA

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio AI-098-2026 del 15 abril del 2026, suscrito por la señora Maribel Muñoz Arrieta, Subauditora General, mediante el cual solicita la autorización para la participación de los funcionarios el señor Oscar Serrano Madrigal, Auditor General y la señora Maribel Muñoz Arrieta, Subauditora General, (Miembros activos del IIA) participen en dicho evento, asimismo, que se les suministren los boletos aéreos amparados al artículo número 225 de la Ley General de Aviación Civil, impuestos de salida, traslados dentro y fuera del país hasta lugar de destino (Incluyendo todos los traslados por el medio idóneo dentro y fuera del país hasta el lugar de destino, así como los gastos que eso requiera) permiso con goce de salario, viáticos saliendo el sábado 28 de noviembre y regresando el jueves 03 de diciembre del 2026. Además, la cuota de inscripción por

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

US$1.100,00 (mil cien dólares) por participante, en total por los dos funcionarios es de US$2.200 (dos mil doscientos dólares) (precio reducido por pronto pago).

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Autorizar la participación de los funcionarios de la Auditoría Interna el señor Oscar Serrano Madrigal, Auditor General y la señora Maribel Muñoz Arrieta, Subauditora General, (Miembros activos del IIA), que participen en dicho evento, asimismo, se les suministren los boletos aéreos amparados al artículo número 225 de la Ley General de Aviación Civil, impuestos de salida, traslados dentro y fuera del país hasta lugar de destino (Incluyendo todos los traslados por el medio idóneo dentro y fuera del país hasta el lugar de destino, así como los gastos que eso requiera) permiso con goce de salario, viáticos saliendo el sábado 28 de noviembre y regresando el jueves 03 de diciembre del 2026. Además, la cuota de inscripción por US$1.100,00 (mil cien dólares) por participante, en total por los dos funcionarios es de US$2.200 (dos mil doscientos dólares). (precio reducido por pronto pago). Los costos serán cargados al presupuesto que esta Auditoría Interna ha previsto y de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que los rigen.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio AI-099-2026 del 16 abril del 2026, suscrito por la señora Maribel Muñoz Arrieta, Subauditora General, mediante el cual solicita la autorización para la participación de la funcionaria Jessie Melissa Jiménez Campos, en el especializado de "Investigación de Actos Irregulares y Atención de Denuncias", el cual será impartido por la FUNDACION DE LA UNIVERSIDAD DE COSTA RICA PARA LA INVESTIGACIÓN, a celebrarse, del 03 de agosto del 2026 al 23 de agosto del 2027, los lunes del 6:00 p.m. a 8:00 p.m., en la modalidad virtual. impartiéndose a través de la plataforma ZOOM.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Autorizar la participación de la funcionaria Jessie Melissa Jiménez Campos, en el especializado de "Investigación de Actos Irregulares y Atención de Denuncias", el cual será impartido por la FUNDACION DE LA UNIVERSIDAD DE COSTA RICA PARA LA INVESTIGACIÓN, a celebrarse, del 03 de agosto del 2026 al 23 de agosto del 2027, los lunes del 6:00 p.m. a 8:00 p.m., en la modalidad virtual. impartiéndose a través de la plataforma ZOOM. El costo total es de ¢ 910.860, (Novecientos diez mil ochocientos sesenta con 00/100, (impuesto al valor agregado ya incluido), el cuál será cargado al presupuesto que para esos efectos ha previsto la Auditoría Interna, de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que nos rigen.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio AI-100-2026 del 16 abril del 2026, suscrito por la señora Maribel Muñoz Arrieta, Subauditora General, mediante el cual solicita la autorización para la participación de la funcionaria la señora Maribel Muñoz Arrieta, en el curso para la certificación "Programa de Aseguramiento y Mejora de la Calidad (PAMC) bajo las NOGAI 2024", el cual será impartido por CICAI CONSULTING SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA, a celebrarse los días miércoles 03, jueves 04 y viernes 05 de junio del 2026, miércoles y jueves de 8 a.m. a 4 p.m. y el viernes de 8 a.m. a 12 m.d. en la modalidad virtual, impartiéndose a través de la plataforma ZOOM.

Sobre el particular, **SE ACUERDA**: Autorizar la participación de la funcionaria la señora Maribel Muñoz Arrieta, en el curso para la certificación "Programa de Aseguramiento y Mejora de la Calidad (PAMC) bajo las NOGAI 2024", el cual será impartido por CICAI CONSULTING SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

LIMITADA, a celebrarse los días miércoles 03, jueves 04 y viernes 05 de junio del 2026, miércoles y jueves de 8 a.m. a 4 p.m. y el viernes de 8 a.m. a 12 m.d. en la modalidad virtual, impartiéndose a través de la plataforma ZOOM. El costo total por participante es de $225 USD, (doscientos veinticinco dólares, impuesto al valor agregado ya incluido), el cuál será cargado al presupuesto que para esos efectos ha previsto la Auditoría Interna, de acuerdo con las normas administrativas y jurídicas que les rigen.

IV.- ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL

A. – UNIDAD DE ASESORÍA JURÍDICA

ARTÍCULO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0526-2026, del 26 de marzo del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0417-2026, del 26 de marzo del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce la cancelación parcial del certificado de explotación de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, únicamente en lo que se refiere a la modalidad de vuelos regulares, pasajeros, carga y correo

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0526-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0417-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.02, a la cual se le asigna el número 095-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 095-2026 que resuelve:

1.- Autorizar a la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, cédula jurídica número 3-012-816882, la cancelación parcial de su certificado de explotación únicamente en lo que se refiere a la modalidad de vuelos regulares, pasajeros, carga y correo en virtud de que al dejar de operar las rutas El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO) – Miami, Estados Unidos de América (MIA) y su respectivo regreso, así como en la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO), las dos únicas rutas autorizadas en esta modalidad, lo jurídicamente procedente sería su cancelación parcial. No obstante, el certificado de explotación se mantendría vigente para la operación de vuelos no regulares.

2.- Notifíquese al señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, por medio de los correos electrónicos ernesto.gutierrez@volaris.com y jensie.bolaños@volaris.com. Publíquese en el diario oficial e inscríbase en el Registro Aeronáutico. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Financiero, Registro Aeronáutico, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0554-2026, del 06 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0439-2026, del 06 de abril del 2026, suscrito por la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

señora Melandi Azofeifa Ocampo asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito mediante el cual emite el criterio legal referente al reclamo administrativo-nulidad absoluta interpuesto por el señor Arturo Javier Aguirreurreta Aviles, apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA contra el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 del 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por presunta afectación a los derechos de propietarios particulares de aeronaves, negativa de acceso a infraestructura aeroportuaria y revocación tácita de permisos vigentes de manera sorpresiva, inmotivada, discriminatoria y sin observar los principios del debido proceso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0554-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0439-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.03, a la cual se le asigna el número 096-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 096-2026 que resuelve:

1.- Rechazar, en todos sus extremos, el reclamo de nulidad absoluta interpuesto por el señor Arturo Javier Aguirreurreta Avilés, en su condición de apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves (AOPA), contra el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 de 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Lo anterior, por cuanto el acuerdo impugnado mediante el cual se dispuso ordenar la apertura de un proceso licitatorio bajo la figura de concesión de instalaciones públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y aquellos otorgados a privados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma,; así como, la emisión de los criterios técnicos necesarios para proceder con la eventual revocación de los permisos de uso en precario otorgados a particulares por razones de interés público, se encuentra debidamente fundamentado en criterios técnicos, jurídicos y de interés público, emitidos dentro del marco de las competencias legalmente atribuidas a la Administración.

2.- Confirmar lo dispuesto artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 de 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por no configurarse los supuestos de nulidad alegados por la parte recurrente.

3.- Notifíquese lo resuelto al señor Arturo Javier Aguirreurreta Aviles, apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA.

ARTÍCULO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0556-2026, del 06 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0437-2026, del 06 de abril del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informa que mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-0380-2026 de 20 de marzo de 2026, la Unidad de Asesoría Jurídica remitió a la Dirección Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para la revisión preliminar, el proyecto Reforma al decreto ejecutivo número 37972-MOPT de 24 de octubre de 2013, denominado "*Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación*", así como, la derogatoria del decreto ejecutivo número 23008-MOPT de 7 de marzo de 1994,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

denominado "*Reglamento regula el Pago y los compromisos adquiridos por Concesionarios con el Consejo Técnico de Aviación Civil*".

El señor Enio Cubillo Araya indicó que le gustaría contar con un pequeño resumen ejecutivo. Señaló que, aunque realizó una lectura, no logro comprender con claridad la dirección de la gestión del cambio, y manifestó la impresión de que esta corresponde a la presente administración. Asimismo, consultó al señor Mauricio Rodríguez si disponía de algún dato o información adicional al respecto.

El señor Mauricio Rodríguez Fallas indicó que, semanas atrás el Órgano Fiscalizador junto con la Unidad de Financiero cuestionaron el porcentaje establecido para que los operadores rindieran la garantía de cumplimiento. Señaló que dicha garantía no cubría siquiera un mes en términos de recuperación ante eventuales deudas adquiridas por los operadores

Explicó que la Unidad de Financiero realizó un estudio y modificó el esquema de cálculo de la garantía. Anteriormente, esta se determinada con base en un promedio del último mes, considerando los últimos seis meses, lo cual generaba inconsistencias, especialmente en períodos de baja actividad, donde la garantía resultaba insuficiente.

En el nuevo planteamiento, se estableció un porcentaje equivalente a dos meses, calculado con base en el promedio de los últimos doce meses, con el fin de lograr una mayor estabilidad y cobertura, Asimismo, se amplió el margen de análisis a un año y se incorporó un mes adicional, procurando no afectar de manera significativa a los operadores, ya que incrementos excesivos podrían generar impactos negativos y ya habían sido objeto de cuestionamientos en el pasado.

Finalmente, indicó que la propuesta fue presentada al Consejo, el cual la aprobó y la remitió a la Unidad Financiera y a la Unidad de Asesoría Jurídica para formalizar la modificación reglamentaria correspondiente. El objetivo principal del cambio es ajustar la metodología de cálculo de la garantía de cumplimiento exigida a los operadores.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0556-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0437-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1.- Dar por conocida y recibida la información del informe DGAC-AJ-OF-0437-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0574-2026, del 08 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0454-2026, del 07 de abril del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0571-2026 de 11 de marzo de 2026, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir de 15 de abril al 17 de junio de 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0574-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0454-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.04, a la cual se le asigna el número 097-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 097-2026 que resuelve:

1.- Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0571-2026 de 11 de marzo de 2026, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir del 15 de abril al 17 de junio de 2026.

2.- Indicar a la compañía Spirit Airlines Inc. que, para el inicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.

3.- Notificar a la señora María de los Ángeles Bogarían Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarbogados.com. Publíquese en el diario oficio La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0575-2026, del 08 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0455-2026, del 07 de abril del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, para la suspensión de la ruta San José, Costa Rica – Guatemala - Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 6 de octubre de 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0575-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0455-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.05, a la cual se le asigna el número 098-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 098-2026 que resuelve:

1.- Autorizar a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, la suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica -Guatemala-Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 6 de octubre de 2026.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

2.- Notificar a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, por medio del correo electrónico marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0592-2026, del 09 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0459-2026, del 09 de abril del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe y proyecto de resolución que conoce la solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula jurídica 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, para la suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO) y cancelación de las rutas: San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO) y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO).

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0592-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0459-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica; y en mérito de las disposiciones legales mencionadas en la resolución que se adjunta como anexo No.06, a la cual se le asigna el número 099-2026, conforme al consecutivo que lleva la Secretaría de este Consejo, se aprueba la resolución No. 099-2026 que resuelve:

1.- Autorizar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, lo siguiente:

- Suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO), efectiva a partir de su aprobación y hasta por el plazo de un año.

- Cancelación de las rutas: San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO), y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO), efectivas a partir de su aprobación.

2.- Notificar al señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos Ernesto.gutierrez@volaris.com y jensie.bolaños@volaris.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-0593-2026, del 09 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-AJ-OF-0461-2026, del 09 de abril del 2026, suscrito por la señora Damaris Murillo Solano asesora legal y el señor Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, en el que se remite el informe de elevación a audiencia pública referente a la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía ABX Air Inc., con cédula de persona jurídica 3-012-291057, representada por Tomás Federico Nassar Pérez, cédula de identidad número 1-0508-0509, en calidad

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

de apoderado generalísimo, para brindar servicios transporte aéreo internacional no regular de carga, correo, con derechos de hasta quintas libertades, en las rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA). Asimismo, la aprobación de un permiso provisional de operación para operar las referidas rutas, efectivo a partir de 29 de abril de 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0593-2026, de la Dirección General y DGAC-AJ-OF-0461-2026, de la Unidad de Asesoría Jurídica;

1.- Elevar a audiencia pública la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía de la compañía ABX Air Inc., cédula de persona jurídica número 3-012-291057, representada por Tomás Federico Nassar Pérez, cédula de identidad número 1-0508-0509, en calidad de apoderado generalísimo, para brindar servicios transporte aéreo internacional no regular de carga, correo, con derechos de hasta quintas libertades, en las rutas: Cincinnati, Estados Unidos-Miami, Estados Unidos-Ciudad de Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Miami, Estados Unidos-Cincinnati, Estados Unidos (CVG-MIA-PTY-SJO-MIA-CVG) y Miami, Estados Unidos-San José, Costa Rica–Miami, Estados Unidos (MIA-SJO-MIA). Cualquier operación no detallada en estas rutas con fines comerciales, deberá sujetarse a los requisitos de vuelos no regulares, que estén publicados en la página web de la Dirección General de Aviación Civil.

2.- De conformidad con el artículo 11 de la Ley General de Aviación Civil y oficios números DGAC-DSO-AIR-OF-0337-2025 de 13 de marzo de 2026, DGAC-DSO-TA-OF-088-2026 de 27 de marzo de 2026, y DGAC-DSO-AVSEC-FAL-OF-134-2026 de 6 de abril de 2026, de las Unidades de Aeronavegabilidad, Transporte Aéreo y AvsecFal; autorizar a la compañía ABX Air, Inc, un permiso provisional de operación por un plazo de tres meses, efectivo a partir de 29 de abril de 2026, con el objetivo de que pueda continuar brindando los servicios referidos, en tanto se completan los trámite para el otorgamiento definitivo de la renovación al certificado de explotación. El otorgamiento del permiso provisional en modo alguno presume el otorgamiento del certificado de explotación, el cual está sujeto a los trámites y procedimientos expresamente definidos en la Ley General de Aviación Civil.

3.- De conformidad con el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-088-2026 de 27 de marzo de 2026, emitido por la Unidad de Transporte Aéreo, autorizar a la compañía ABX Air Inc., el registro de las tarifas presentadas y sus condiciones, las cuales aplicará en los servicios según se detalla:

Tarifas ABX AIR, INC
Expresadas en USD

Origen	**Mínimo**	**Más de 50 kg**	**Más de 100 kg**
MIA	USD $100	USD $1.46 adicional por kg	
PTY			USD $1.15 adicional por kg

Condiciones adicionales:

1. El alquiler de establos por posición de caballos corresponde a US$ 500.
2. Los cargos adicionales por uso del embarque de la terminal corresponden a US$ 30.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

3. En caso de animales vivos, se aplica el 175% de la tarifa normal de carga general.
4. En caso de carga de tarifa prioritaria, se aplica el 50% sobre la tarifa de carga general.
5. El cargo por emisión de guía que ampara mercancías peligrosas es de US$ 150.
6. La tarifa de carga por baterías de litio y /o hielo seco es de US$ 50.
7. El cargo por combustible es de US$ 0.10 por kilogramo, con un mínimo de US$15.
8. Carga perecedera y/o consumo humano en tránsito por PTY, se le aplica un recargo de US $17 por especie o clase de mercancía.
9. Se aplica un recargo de $2 por transmisión de guías madres y por cada guía hija.
10. Tarifa mercancías peligrosas +300% de la tarifa. mínimo USD $300.
11. Cargo de terminal carga seca USD$ 0.03 por kilo.
12. Cargo de terminal perecederos USD$ 0.01 por kilo.

4.- Recordar a la compañía que cualquier cambio en las tarifas, por los servicios que brinda deben ser presentadas al Consejo Técnico de Aviación Civil, para su aprobación y/o registro, de conformidad con lo indicado en el artículo 162 de la Ley General de Aviación Civil.

5.- La compañía ABX Air Inc. deberá presentar mensualmente a la Dirección General de Aviación Civil, un informe detallando las horas de vuelo, kilómetros volados y carga transportada y demás datos estadísticos que exijan los Reglamentos respectivos.

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

La contratación de vuelos chárter: https://www.abxair.com/
Teléfono: 1-800 FR8-FLYT o contratando en San José al teléfono: 506 2257 2929.

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

7.- Notifíquese el presente acuerdo al señor Tomás Federico Nassar Pérez, apoderado generalísimo de la compañía ABX Air Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarabogados.com, Publíquese en el diario oficial La Gaceta el aviso de audiencia pública adjunto. Comuníquese a la Unidad de Transporte Aéreo, Aeronavegabilidad, AVSEC FAL y Asesoría Jurídica.

B. – UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0546-2026, del 27 de marzo del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-087-2026, del 27 de marzo del 2026, 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 cual remite el informe que presenta la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Taca Internacional S. A., mediante el cual solicitó la aprobación y modificación de itinerarios entre el 01 de enero y el 31 de marzo del 2026 en las rutas de su certificado de explotación.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-078-2025, del 17 de diciembre de 2025, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud de un nuevo bloque de itinerarios del 01 hasta el 31 de enero de 2026, para la compañía Taca Internacional S.A.

Tercero: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-012-2026, del 13 de enero de 2026, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud para cambio de operador, solicitado por la compañía Avianca, y operado por la compañía Taca Internacional S.A.

Cuarto: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-023-2026, del 22 de enero de 2026, suscrito por el señor Marcos Castillos Masis, Director General y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud para disminución de frecuencias de la compañía Taca Internacional S.A.

Quinto: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-022-2026, del 27 de enero de 2026, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud para un nuevo bloque de itinerarios, solicitado por la compañía Taca Internacional S.A.

Sexto: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-040-2026, del 16 de febrero de 2026, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud para nuevo bloque de itinerarios, solicitado por la compañía Taca Internacional S.A.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0546-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-087-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-078-2025, DGAC-DSO-TA-OF-IT-012-2026, DGAC-DSO-TA-OF-IT-023-2026, DGAC-DSO-TA-OF-IT-022-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-040-2026 de la Unidad de Transporte Aéreo:

1. Ratificar lo actuado por el señor Marcos Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien mediante oficios, DGAC-DSO-TA-OF-IT-078-2025, DGAC-DSO-TA-OF-IT-012-2026, DGAC-DSO-TA-OF-IT-022-2026, DGAC-DSO-TA-OF-IT-023-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-040-2026, aprobó los itinerarios de operación, de la Compañía Taca Internacional S.A., del 01 de enero y al 31 de marzo de 2026, en los servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo, en las rutas autorizadas en su certificado de operación.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0571-2026, del 07 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-090-2026, del 07 de abril del 2026, suscrito por los señores David Morales Espinoza de la Unidad de Transporte Aéreo y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta el señor Roberto Esquivel Cerdas, apoderado general de la Compañía Panameña de Aviación S. A. (COPA), mediante el cual solicita la modificación de itinerarios en las rutas aprobadas en su certificado de explotación entre el 01 de junio y el 01 de agosto del año en curso.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0571-2026 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-090-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar a la compañía, la modificación de itinerarios, en los servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, entre el 01 de junio y el 01 de agosto del año en curso, según se detalla:

N° Vuelo	Fecha de vigencia		Frecuencia	ETD LT	ETA LT	Ruta
	Inicia	Termina				
CM 192	01-06-26	30-06-26	Diario	-	11:06	PTY-SJO
CM 193				12:08	-	SJO-PTY
CM 192	01-07-26	31-07-26	Diario	-	11:06	PTY-SJO
CM 193				12:06	-	SJO-PTY
CM 391	30-06-26	30-06-26	2	-	19:01	PTY-SJO
CM 391				19:55	-	SJO-GUA
CM 392	30-06-26	30-06-26	2	-	8:06	GUA-SJO
CM 392				8:48	-	SJO-PTY
CM 391	01-08-26	01-08-26	6	-	18:59	PTY-SJO
CM 391				19:55	-	SJO-GUA
CM 392	01-08-26	01-08-26	6	-	8:05	GUA-SJO
CM 392				8:45	-	SJO-PTY

Nota: Las demás operaciones se mantienen invariables.

2.- 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 las oficinas de operaciones de AERIS en rampa, a los teléfonos: 2440-8257 o 2442-7131.

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

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0572-2026, del 07 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-091-2026, del 07 de abril del 2026, suscrito por la señora Karol Barrantes Bogantes de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Marielos Bogarín Chaves, en su condición de apoderada especial de la compañía Edelweiss Air AG., mediante el cual solicita la autorización para modificar los itinerarios para

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

vuelos internacionales regulares de pasajeros, carga y correo, a partir del 17 de junio del 2026 y hasta el 21 de octubre del 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0572-2026 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-091-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Autorizar la modificación de los itinerarios, en los vuelos regulares internacionales de pasajeros carga y correo, de la compañía Edelweiss Air A.G., efectivo entre el 17 de junio y hasta el 21 de octubre del 2026, tal como se detalla:

Disminución de frecuencias

Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría / Daniel Oduber Quirós

Nº de Vuelo	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Del	Al		
WK 038	17/06/2026	17/06/2026	3	ZRH-SJO
WK 038				SJO-LIR
WK 038				LIR-ZRH
WK 038	24/06/2026	02/09/2026	3	ZRH-SJO
WK 038				SJO-LIR
WK 038				LIR-ZRH
WK 038	09/09/2026	21/10/2026	3	ZRH-SJO
WK 038				SJO-LIR
WK 038				LIR-ZRH

Vuelos adicionales:

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Nº de Vuelo	Vigencia		Frecuencia	ETD	ETA	Ruta	Equipo
	Del	Al		LT	LT		
WK 036	17/6/2026	26/8/2026	3		14:05	ZRH-SJO	359
WK 037				15:50		SJO-ZRH	

2.- Solicitar a la compañía que se apegue en sus operaciones a los itinerarios autorizados. En caso contrario, las operaciones podrían ser atendidas en rampa remota y utilizar autobuses. 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 señora Marielos Bogarín Chaves, en condición de apoderada especial de la compañía Edelweiss Air A.G.; al fax 2258-3180; o al correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0606-2026, del 13 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-096-2026, del 10 de abril del 2026, 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 cual remite el informe que presenta la señora Jensie Bolaños Vega, apoderada de la compañía Vuela El Salvador S.A. de C.V. mediante el cual solicitó mediante diversos escritos la modificación de itinerarios en la operación de vuelos regulares de pasajeros carga y correo en las rutas de su certificado de explotación entre el 02 de enero y el 30 de marzo del 2026.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-076-2025, del 17 de diciembre de 2025, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud de nuevo bloque de itinerarios del 02 hasta el 30 de enero de 2026, en las rutas SAL-SJO-MIA y viceversa.

Tercero: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-024-2026, del 23 de enero de 2026, suscrito por el señor Marcos Castillos Masis, Director General y la señora Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron un nuevo bloque de itinerarios solicitado por la compañía Vuela El Salvador S.A.

Cuarto: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-043-2026, del 20 de febrero de 2026, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud para un nuevo bloque de itinerarios, solicitado por la compañía Vuela El Salvador S.A. de C.V.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0606-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-096-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-076-2025, DGAC-DSO-TA-OF-IT-024-2026, DGAC-DSO-TA-OF-IT-043-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Marco Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien aprobó la modificación de itinerarios en los vuelos internacionales regulares de pasajeros carga y correo de la compañía Vuela El Salvador S.A entre el 02 de enero y el 30 de marzo de 2026, mediante notas DGAC-DSO-TA-OF-IT-076-2025, DGAC-DSO-TA-OF-IT-024-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-043-2026.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0612-2026, del 13 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-098-2026, del 10 de abril del 2026, 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 cual remite el informe que presenta la señora Jensie Vanessa Bolaños Vega, en su

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

condición de apoderada generalísima de la Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S. A. P. I. de C. V., mediante el cual solicitó la aprobación de itinerarios desde el 02 de enero de 2026 y hasta nuevo aviso, en la ruta aprobada en su certificado de explotación.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-077-2025, del 17 de diciembre de 2025, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud de un nuevo bloque de itinerarios del 02 de enero de 2026 y hasta nuevo aviso.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0612-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-098-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-077-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Marco Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien aprobó la modificación de itinerarios en los vuelos internacionales regulares de pasajeros carga y correo de la Compañía Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I entre el 02 de enero del 2026 y hasta nuevo aviso, mediante nota DGAC-DSO-TA-OF-IT-N°077-2025.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0594-2026, del 09 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-092-2026, del 08 de abril del 2026, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual remite el informe que presenta la señora Marielos Bogarín Chaves, en su condición de apoderada especial de la compañía Delta Airlines Inc, mediante el cual solicitó la aprobación y modificación de itinerarios en varias rutas del certificado de explotación de la compañía entre el 01 de febrero y hasta el 28 agosto del 2026.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-027-2026, del 29 de enero de 2026, suscrito por el señor Marcos Castillos Masis, Director General y Ana Patricia Gamboa Venegas, encargada de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud de aprobación y modificación de itinerarios de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo a partir del 07 febrero y hasta el 28 de agosto 2026.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0594-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-092-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-027-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Marco Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien conoció y dio por recibida la modificación de itinerarios en los vuelos internacionales regulares de pasajeros carga y correo de la compañía Delta Airlines INC entre el 01 de febrero del 2026 al 28 de agosto del 2026, mediante nota DGAC-DSO-TA-OF-IT-027-2026.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0596-2026, del 09 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico el oficio DGAC-DSO-TA-INF-094-2026, del 09 de abril del 2026, suscrito por la señora Sandra Carranza Vega de la Unidad de Transporte Aéreo y el señor Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el que remiten el informe que presenta la señora Ludovika Jarquín Rojas, en su condición de apoderada generalísima, de la compañía JetBlue Airways Corporación, mediante el cual solicita de manera extemporánea la modificación de itinerarios por disminución de frecuencias del 31 de marzo y hasta el 20 de mayo 2026, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-OF-0596-2026 de la Dirección General y DGAC-DSO-TA-INF-094-2026, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Conocer y dar por recibido el escrito con registro VU-666-2026-E de la compañía JetBlue Airways Corporation, en donde se solicita la modificación de los itinerarios, por disminución de frecuencias, en los servicios regulares de pasajeros, carga y correo, a partir del conocimiento del CETAC.

Frecuencias canceladas
Aeropuerto Internacional Juan Santamaria

Vuelo regular	Vigencia		Frecuencia	Ruta
	Del	Al		
JBU 2039	29/04/2026	20/05/2026	D	FLL-SJO
JBU 2038				SJO-FLL

Nota: Se excluyen las operaciones que fueron presentadas de manera extemporánea.

2.- Recordar a la compañía JetBlue Airways Corporation que cualquier gestión de itinerarios dirigida al Consejo Técnico de Aviación Civil, debe presentarse con al menos 30 días naturales de anticipación al inicio de operaciones.

3.- Notifíquese a Ludovika Jarquín Rojas, apoderada especial de la Compañía JetBlue Airways Corporación al correo electrónico aviation@nassarabogados.com.

ARTÍCULO VIGÉSIMO

La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0605-2026, del 13 de abril del 2026, presenta para el conocimiento y ratificación de los directores del Consejo Técnico lo siguiente:

Primero: - Oficio DGAC-DSO-TA-INF-095-2026, del 09 de abril del 2026, 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 cual remite el informe mediante el cual la compañía Westjet Airlines, solicita la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

modificación de itinerarios de los vuelos regulares de pasajeros, carga y correo del 21 de diciembre del 2025 al 25 de abril del 2026, en varias de las rutas autorizadas en su certificado de explotación.

Segundo: - Oficio DGAC-DSO-TA-OF-IT-075-2025, del 17 de diciembre de 2025, suscrito por los señores Marcos Castillos Masis, Director General y Cristian Chinchilla Montes, jefe de la Unidad de Transporte Aéreo, en el cual autorizaron la solicitud de un nuevo bloque de itinerarios para la compañía Westjet Airlines, para las rutas aprobadas en su certificado de explotación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-0605-2026, de la Dirección General, el DGAC-DSO-TA-INF-095-2026 y DGAC-DSO-TA-OF-IT-075-2025, de la Unidad de Transporte Aéreo:

1.- Ratificar lo actuado por el señor Marco Castillo Masis, director general de Aviación Civil, quien conoció y dio por recibida la modificación de itinerarios en los vuelos internacionales regulares de pasajeros carga y correo de la compañía Westjet Airlines entre el 21 de diciembre del 2025 y el 25 de abril del 2026, mediante nota DGAC-DSO-TA-OF-IT-075-2025.

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 DIECISIETE HORAS CON TREINTA Y NUEVE MINUTOS.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

EDGAR ZAMORA MUÑOZ

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

NIDIA CORDERO PADILLA

ENIO CUBILLO ARAYA

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 16-2026

Fecha: 23 de abril del 2026
Hora: 5:00 p.m.
Lugar: Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- APROBACIÓN DE LA AGENDA.

1.- Aprobación de la agenda No. 16-2026

II. APROBACIÓN DEL ACTA.

1.- Aprobación del acta de la sesión No. 14-2026

III. AUDITORIA INTERNA.

1.- Informe relacionado con la solicitud de participación de los funcionarios el señor Oscar Serrano Madrigal y la señora Maribel Muñoz Arrieta, en el XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna, CLAI 2026.

2.- Informe relacionado con la solicitud de participación para la funcionaria Jessie Melissa Jiménez Campos, en la capacitación denominada, "Investigación de Actos Irregulares y Atención de Denuncias".

3.- Informe relacionado con la solicitud de participación para la funcionaria Maribel Muñoz Arrieta, en la capacitación denominada "Programa de Aseguramiento y Mejora de la Calidad (PAMC) bajo las NOGAI (Normas Globales de Auditoría Interna) 2024".

IV. ASUNTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL.

A. UNIDAD ASESORÍA JURÍDICA.

1.- Informe relacionado con la solicitud de la cancelación de las rutas, San Salvador - San José - Miami y regreso y San Salvador - San José y regreso, operadas por la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima.

2.- Informe relacionado con el criterio legal referente al reclamo administrativo - nulidad absoluta interpuesto por el señor Arturo Javier Aguirreurreta Aviles, apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y propietarios de las aeronaves AOPA contra el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 del 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por presunta afectación a los derechos de propietarios particulares de aeronaves, negativa de acceso a Infraestructura Aeroportuaria y revocación tácita de permisos vigentes de manera sorpresiva, inmotivada, discriminatoria y sin observar los principios del debido proceso.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

3.- Informe relacionado con la reforma al decreto ejecutivo número 37972-MOPT de 24 de octubre de 2013, denominado *Reglamento para el otorgamiento de certificados de explotación.*

4.- Informe relacionado con la suspensión de la ruta Orlando, Florida – San José y viceversa, operada por la compañía Spirit Airlines Inc.

5.- Informe relacionado con la suspensión de la ruta San José – Guatemala - Miami, Florida, y viceversa, efectiva a partir de su aprobación y hasta el 6 de octubre de 2026, operada por la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima.

6.- Informe relacionado con la suspensión temporal de la ruta San José – Miami y viceversa y la cancelación de las rutas: San José – Nueva York y viceversa, San José – Washington y viceversa.

7.- Informe relacionado con la elevación audiencia pública y primer permiso provisional, referente a la solicitud de renovación al certificado de explotación de la compañía ABX AIR INC, para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional no regular de carga, correo.

B. UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO.

1.- Informe relacionado con la ratificación de autorización de la modificación de itinerarios, de la compañía Taca Internacional S.A.

2.- Informe relacionado con la modificación de itinerario entre el 01 de junio y el 01 de agosto del 2026, de la Compañía Panameña de Aviación S. A. (COPA).

3.- Informe relacionado con la autorización para la modificación de itinerarios a partir del 17 de junio del 2026 y hasta el 21 de octubre del 2026, de la compañía Edelweiss AIR A.G.

4.- Informe relacionado con la ratificación de la modificación de itinerarios entre el 02 de enero y el 30 de marzo del 2026, de la compañía Vuela El Salvador S. A. de C. V.

5.- Informe relacionado con la ratificación de la modificación de itinerarios del 02 de enero de 2026 y hasta nuevo aviso, de la compañía Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A. P.I. de C.V.

6.- Informe relacionado con la ratificación de la aprobación y modificación de itinerarios entre el 01 de febrero y hasta el 28 agosto del 2026, de la compañía Delta Airlines Inc.

7.- Informe relacionado con la aprobación y modificación de itinerarios a partir del 31 de marzo y hasta el 20 de mayo de 2026, presentado de manera extemporánea de la compañía JetBlue Airways Corporation.

8.- Informe relacionado con la ratificación de la modificación de Itinerarios del 21 de diciembre del 2025 hasta el 25 de abril del 2026, de la compañía West Jet Airlines.

V. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA
VI.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Anexo N°2

No.095-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con treinta minutos del veintitrés de abril del dos mil veintiséis.

Se conoce cancelación parcial del certificado de explotación de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, únicamente en lo que se refiere a la modalidad de vuelos regulares, pasajeros, carga y correo

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 121-2024 de las diecinueve horas con treinta y cuatro minutos de 30 de julio de 2024, el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, el certificado de explotación para brindar los servicios de Transporte público aéreo internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo, operando la ruta San Salvador, El Salvador (SAL)-San José, Costa Rica (SJO) y regreso. Dicho certificado fue otorgado con una vigencia de 5 años contados a partir de su expedición.

Segundo: Que mediante resolución número 83-2025 de las diecisiete horas con cincuenta minutos de 30 de setiembre de 2025 el Consejo Técnico de Aviación Civil le otorgó a la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, ampliación al certificado de explotación para brindar los servicios de Transporte público aéreo internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo, operando la ruta San Salvador, El Salvador-San José, Costa Rica, Miami, Estados Unidos SAL-SJO-MIA y regreso (SAL-SJO-MIA y viceversa), con una vigencia igual a la del certificado otorgado mediante resolución número 121-2024 citada.

Tercero: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número única números 0567-2026 de 12 de marzo de 2026, el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, ha solicitado la cancelación de la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) -San José, Costa Rica (SJO) -Miami, Estados Unidos de América (MIA) y regreso, efectiva a partir de 13 de abril de 2026

Cuarto: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla número única números 0569-2026 de 13 de marzo de 2026, el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, ha solicitado la cancelación de la ruta San Salvador, El Salvador (SAL)-San José, Costa Rica (SJO) y regreso, efectiva a partir de 9 de abril de 2026.

Quinto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-064-2026 de 25 de marzo de 2026, la Unidad de Transporte Aéreo en lo que interesa recomendó lo siguiente:

> *"Autorizar a la compañía Vuela El Salvador, S.A. de C.A., la cancelación de su certificado de explotación en la modalidad de vuelos regulares de pasajeros carga y correo a partir del 13 de abril del año en curso, por cuanto se estarían dejando de operar las rutas San Salvador, El Salvador (SAL) -San José, Costa Rica (SJO) y regreso, a partir del 09 de abril del 2026; así como, la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) -San José, Costa Rica (SJO)- Miami, Estados Unidos de América (MIA) y regreso, a partir del 13 de abril del 2026".*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Considerando

El objeto del presente asunto se refiere a la solicitud presentada por la compañía Vuela El Salvador, sociedad anónima de capital variable, para la cancelación de las siguientes rutas: San Salvador, El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO) – Miami, Estados Unidos de América (MIA) y su respectivo regreso, con efectividad a partir del 13 de abril de 2026; así como la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO) y su respectivo regreso, con efectividad a partir de 9 de abril de 2026.

Como justificación, la compañía Vuela El Salvador, sociedad anónima de capital variable señala que desde el otorgamiento del certificado de explotación ha realizado sus mejores esfuerzos para promover las rutas autorizadas. No obstante, ha experimentado de manera sostenida una baja ocupación de asientos, lo cual ha afectado significativamente su viabilidad operativa y financiera. En consecuencia, como parte de un proceso de optimización de su red de rutas, ha tomado la decisión de cesar la operación de dichas rutas.

Cabe indicar que a la compañía Vuela El Salvador, sociedad anónima de capital variable le fue otorgado un certificado de explotación, mediante la resolución número 121-2024 de las diecinueve horas con treinta y cuatro minutos de 30 de julio de 2024. Dicho certificado le autoriza a prestar servicios de transporte público aéreo internacional, tanto regular, como no regular, de pasajeros, carga y correo, en las rutas San Salvador, El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO) – Miami, Estados Unidos de América (MIA) y su respectivo regreso, así como, en la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO).

En virtud de lo anterior, las dos rutas cuya cancelación se solicita se encuentran actualmente autorizadas dentro del certificado de explotación, en la modalidad de vuelos regulares. En consecuencia, la solicitud implicaría, en la práctica, un acto administrativo de cancelación parcial de dicho certificado, únicamente, en lo que respecta a los vuelos regulares, ya que al eliminarse las únicas rutas autorizadas en esta modalidad, lo jurídicamente procedente sería su cancelación. No obstante, el certificado de explotación se mantendría vigente para la operación de vuelos no regulares.

Ahora bien, la compañía Vuela El Salvador, sociedad anónima de capital variable solicita que las cancelaciones se hagan efectivas a partir de 9 y 13 de abril de 2026; no obstante, los escritos de solicitud fueron presentados en un plazo muy cercano a las fechas propuestas de efectividad, toda vez que se recibieron en la Ventanilla Única, el 12 de marzo de 2026. Esta circunstancia excede los tiempos establecidos para la adecuada tramitación, análisis y aprobación del procedimiento. En virtud de lo anterior, la eventual cancelación del certificado de explotación deberá autorizarse a partir de la fecha en que sea aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por no existir justificación para otorgarle efectos retroactivos.

2. Fundamento Legal

El artículo 15 de la Ley General de Aviación Civil establece el procedimiento para la cancelación de un certificado de explotación, el cual señala lo siguiente:

"Artículo 15. —Procedimiento

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

De oficio o en virtud de denuncia interpuesta ante él, el Consejo Técnico de Aviación Civil se abocará a su inmediato trámite, para lo cual podrá nombrar, como órgano director del Procedimiento, al Director General de Aviación Civil o al Director del Departamento Legal.

De inmediato, el órgano instructor pondrá en conocimiento del concesionario, la causal de la cancelación en que hubiera incurrido presuntamente y le otorgará un plazo que no podrá exceder de quince días naturales, a efecto de que ejerza su defensa y ofrezca la prueba que estime pertinente.

Ejercida la defensa o bien transcurrido el plazo fijado para ese efecto, se procederá a remitir el expediente al Consejo Técnico de Aviación Civil, con una recomendación; este Consejo, dentro de los quince días siguientes, procederá a dictar la resolución de fondo y podrá ordenar, en los casos en que se justifique, la evacuación de cualquier diligencia probatoria, con carácter de prueba para mejor proceder.

Dictada la resolución de fondo, la parte afectada tendrá derecho a interponer recurso de apelación ante el Ministro de Transportes, dentro de los cinco días siguientes a su notificación. El expediente se remitirá inmediatamente al despacho del Ministro.

Recibido el expediente, se concederá una audiencia por cinco días a las partes, con el fin de que hagan las alegaciones que estimen pertinentes.

Dentro de los quince días naturales siguientes al vencimiento de la audiencia referida en el párrafo anterior, el Ministro procederá a dictar la resolución correspondiente".

En este sentido, el artículo 157 de la Ley General de Aviación Civil señala lo siguiente:

"Artículo 157:
El Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte interesada o por propia iniciativa, puede alterar, enmendar, modificar, suspender o cancelar con la aprobación del Poder Ejecutivo si se trata de servicios internacionales, cualquier certificado de explotación en todo o en parte, tomando en cuenta la necesidad o conveniencia de los interesados, debidamente comprobada. Asimismo, podrá modificar y cancelar el certificado por razones de interés público o por el incumplimiento del concesionario de los términos de la ley, de la concesión o de los reglamentos respectivos.

<u>En todo caso la resolución se tomará en audiencia de las partes a quienes se concederá un término razonable, no mayor de quince días a fin de que dentro del mismo aduzcan las pruebas respectivas</u>".

(Lo subrayado no es del original)

No obstante, en el caso en particular, como se indicó anteriormente, mediante escritos registrados con los consecutivos de ventanilla número 0567-2026 de 12 de marzo de 2026, y 0569-2026 de 13 de marzo de 2026, el señor Ernesto Gutiérrez Sandí, en calidad de apoderado generalísimo de la compañía Vuela El Salvador

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

sociedad anónima de capital variable, solicitó la cancelación de las rutas: San Salvador, El Salvador (SAL) - San José, Costa Rica (SJO) -Miami, Estados Unidos de América (MIA) y regreso, efectiva a partir de 13 de abril de 2026, y San Salvador, El Salvador (SAL)-San José, Costa Rica (SJO) y regreso, efectiva a partir de 9 de abril de 2026.

Sin embargo, la solicitud planteada implicaría, en la práctica, un acto administrativo de cancelación del certificado de explotación, dado que al eliminarse las dos únicas rutas autorizadas, lo jurídicamente procedente sería la cancelación integral del mismo.

En este sentido, debemos indicar que los artículos 225, párrafo 1°, y 269 de la Ley General de la Administración Pública disponen lo siguiente:

> *"Artículo 225.- El órgano deberá conducir el procedimiento con la intención de lograr un máximo de celeridad y eficiencia dentro del respecto al ordenamiento y a los derechos e intereses del administrado.*
>
> *Artículo 269.- 1. La actuación administrativa se realizará con arreglo a normas de economía, simplicidad, celeridad y eficiencia.*
>
> *2. Las autoridades superiores de cada centro o dependencia velarán, respecto de sus subordinados, por el cabal cumplimiento de este precepto, que servirá también de criterio interpretativo en la aplicación de las normas de procedimiento".*

Asimismo, mediante el dictamen número C-062-2000 de 31 de marzo de 2000, la Procuraduría General de la República indicó lo siguiente:

> *"(...)*
>
> *Es claro que con el informalismo del procedimiento se pretende que no existan –precisamente- rigurosidades formales que tiendan a entorpecer, suspender o paralizar el procedimiento. Para cumplir con este propósito, se imponen reglas de celeridad y simplicidad, las cuales tienden a evitar los trámites lentos, costosos y complejos que impidan el desenvolvimiento del procedimiento administrativo, por lo que el trámite del expediente debe hacerse de manera rápida y simple, respetando siempre la juridicidad y la defensa del administrado.*
>
> *(...)".*

(El subrayado es nuestro)

Tales afirmaciones reciben apoyo en los artículos supra transcritos y en la opinión de la doctrina que ha señalado que "*el principio de eficiencia en la actuación administrativa tiene como objeto inmediato hacer más eficiente la actuación administrativa y la participación de los administrados*".

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

En este orden de ideas, el procedimiento administrativo es de naturaleza informal, lo que presupone el "*in dubio pro actione*", a cuyo tenor la Administración ha de interpretar en forma favorable para el administrado, en el ejercicio del derecho de acción. En tal sentido el autor García Enterría nos señala:

> "*(...) a favor de la mayor garantía y de la interpretación más favorable al ejercicio del derecho de acción y, por lo tanto, en el sentido de asegurar, en lo posible, más allá de las dificultades de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento*". (15) García de Enterría (Eduardo). Curso de Derecho Administrativo, Tomo II. Primera Edición. Editorial Civitas, Madrid, 1988, página 381.

Lo anterior, resulta una garantía del administrado que compensa en buena medida las prerrogativas del poder público con que cuenta la Administración Pública. Este principio inclina su balanza a favor del administrado, ya que le brinda una mayor protección, por lo que, en apego al mismo, se podrá omitir llevar a cabo el procedimiento administrativo indicado en el artículo 15 de la Ley General de Aviación Civil para proceder a la cancelación del certificado de explotación de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable.

Por lo anterior, por estarse resolviendo la cancelación parcial del certificado de explotación de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, únicamente, en lo que se refiere a los vuelos regulares, por requerimiento expreso de ésta al manifestar que desde el otorgamiento del certificado ha realizado sus mejores esfuerzos para promover las rutas autorizadas, a pesar de ello, ha observado de manera sostenida una baja ocupación de asientos, lo cual ha afectado significativamente su viabilidad operativa y financiera y, como parte de un proceso de optimización de la red de rutas, se ha tornado la decisión de dejar de operar las rutas, no requiere del procedimiento establecido, para los efectos, en los artículos 15 y 157 antes indicados, toda vez que se estaría atentando contra los principios de economía procesal, así como, la eficiencia y eficacia en la administración pública señalados en el artículo 269 de la Ley General de la Administración Pública, procediendo en este sentido con la cancelación parcial del certificado de explotación de la compañía supra indicada, para los vuelos regulares, manteniéndose vigente los vuelos no regulares.

3. Actuaciones relacionadas

En atención a lo anterior, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-064-2026 de 25 de marzo de 2026, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, la cancelación de su certificado de explotación en la modalidad de vuelos regulares de pasajeros carga y correo por cuanto se estarían dejando de operar las rutas San Salvador, El Salvador (SAL) -San José, Costa Rica (SJO) y regreso; así como, la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) -San José, Costa Rica (SJO)- Miami, Estados Unidos de América (MIA) y regreso.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Autorizar a la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, cédula jurídica número 3-012-816882, la cancelación parcial de su certificado de explotación únicamente en lo que se refiere a la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

modalidad de vuelos regulares, pasajeros, carga y correo en virtud de que al dejar de operar las rutas El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO) – Miami, Estados Unidos de América (MIA) y su respectivo regreso, así como en la ruta San Salvador, El Salvador (SAL) – San José, Costa Rica (SJO), las dos únicas rutas autorizadas en esta modalidad, lo jurídicamente procedente sería su cancelación parcial. No obstante, el certificado de explotación se mantendría vigente para la operación de vuelos no regulares.

2. Notifíquese al señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela El Salvador sociedad anónima de capital variable, por medio de los correos electrónicos ernesto.gutierrez@volaris.com y jensie.bolaños@volaris.com. Publíquese en el diario oficial e inscríbase en el Registro Aeronáutico. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Financiero, Registro Aeronáutico, Aeronavegabilidad, AVSECFAL y Asesoría Jurídica

Nidia Cordero Padilla
Presidente Ad-hoc
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Anexo N°3

No.096-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con treinta y un minutos del veintitrés de abril del dos mil veintiséis.

Se conoce oficio número DGAC-AJ-OF-0439-2026 de 6 de abril de 2026, emitido por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, mediante el cual emite el Criterio legal referente al reclamo administrativo-nulidad absoluta interpuesto por el señor Arturo Javier Aguirreurreta Aviles, apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA contra el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 del 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por presunta afectación a los derechos de propietarios particulares de aeronaves, negativa de acceso a infraestructura aeroportuaria y revocación tácita de permisos vigentes de manera sorpresiva, inmotivada, discriminatoria y sin observar los principios del debido proceso.

Resultando

Primero: Que mediante oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, la Unidad de Asesoría Jurídica emitió el documento titulado *"Criterio legal sobre la 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 se concluyó lo siguiente:

"(...)

III. Conclusiones:

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

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

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

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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

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.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

(...)".

Segundo: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-0719 de 22 de julio de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, encargada del Proceso Secretaría de Actas de Consejo Técnico de Aviación Civil, comunicó lo dispuesto por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la sesión ordinaria número 28-2025 de 29 de mayo de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que se consignó lo siguiente:

> *"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 Asesora jurídica, para que brinden la colaboración que corresponda desde el ámbito de sus competencias. **APROBADO FIRME".***

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Tercero: Que mediante oficio número CETAC-AC-2025-1033 de 15 de octubre de 2025, la señora Raquel Calderón Madrigal, encargada del Proceso Secretaría de Actas de Consejo Técnico de Aviación Civil, comunicó lo dispuesto por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el artículo 14 de la sesión ordinaria número 54-2025 de 14 de octubre de 2025, en el que se consignó lo siguiente:

> ***"ARTÍCULO. – 14 "****En atención a lo dispuesto en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, suscrito por la Unidad de Asesoría Jurídica, titulado "Criterio legal sobre la viabilidad para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma", asimismo el oficio número CETAC-AC-2025-0719 de 22 de julio de 2025, mediante el cual se procedo a comunicar la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 28-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 29 de mayo del 2025, que acordó lo siguiente:*
>
> *"(...) 2. 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. periodo de la concesión, causales de otorgamiento, precio, así como, cualquier otra; no siendo lo anterior números clausus; y en donde se determinarán las pautas licitatorias para cumplir los requerimientos que establece la Constitución Política, la Ley General de Contratación Pública y su respective 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 Asesora jurídica, para que brinden la colaboración que corresponda desde el ámbito de sus competencias".*
>
> *En razón de lo anterior,* ***SE ACUERDA*** *lo siguiente: otro artículo otro tema que tiene que ver con la apertura de licitación para la concesión de*
>
> *• Ordenar la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y los otorgados a privados del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Para ello, se instruye al Departamento de Aeropuertos para que el día 17 de octubre envié al Departamento Legal la decisión inicial, siendo que fue una instrucción girada desde el 22 de julio de 2025 y proceda con la elaboración de la Decisión Inicial, conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública, el artículo 94 de la Ley General de Aviación Civil, y los artículos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Asimismo, dado que aún está pendiente el estudio técnico para la actualización de tarifas, la base para la concesión de las instalaciones públicas será determinada por los resultados de dicho estudio técnico.*
>
> *• Emitir los criterios técnicos necesarios para proceder con la revocación de los permisos de uso en precario otorgados a privados, por razones de interés público. Dichos criterios deberán ser enviados a la Unidad de Asesoría Jurídica para que esta proceda con la emisión de los criterios legales correspondientes y con el inicio de los procedimientos jurídicos pertinentes, para que el día 17 de octubre del 2025.* ***ACUERDO FIRME.".***

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

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

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

Sexto: Que mediante oficio número CETAC-AC-2026-0172 de 13 de marzo de 2026, la señora Raquel Calderón Madrigal, encargada del Proceso Secretaría de Actas de Consejo Técnico de Aviación Civil, trasladó para análisis de esta Unidad de Asesoría jurídica la solicitud presentada el 13 de marzo de 2026, por el señor Arturo Javier Aguirreurreta Aviles, apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA, referente a el reclamo administrativo interpuesto en contra del acuerdo adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria 54-2025 de 14 de octubre de 2025, CETAC-AC-2025-1033 (artículo décimo cuarto), por afectación a los derechos de propietarios particulares de aeronaves, negativa de acceso a infraestructura aeroportuaria y revocación tácita de permisos vigentes de manera sorpresiva, inmotivada, discriminatoria y sin observar los principios del debido proceso.

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

Considerando

i. Sobre lo dispuesto en oficio número CETAC-AC-2025-1033 de 15 de octubre de 2025, suscrito por la señora Raquel Calderón Madrigal, encargada del Proceso Secretaría de Actas de Consejo Técnico de Aviación Civil, en el que procede a comunicar el articulo catorce dispuesto por el Consejo Técnico de Aviación Civil, en la sesión ordinaria 54-2025 de 14 de octubre de 2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, y que dispuso lo siguiente:

> ***"ARTÍCULO. – 14 "****En atención a lo dispuesto en el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, suscrito por la Unidad de Asesoría Jurídica, titulado "Criterio legal sobre la viabilidad para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma", asimismo el oficio número CETAC-AC-2025-0719 de 22 de julio de 2025, mediante el cual se procedo a comunicar la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 28-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 29 de mayo del 2025, que acordó lo siguiente:*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

"(...) 2. 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. periodo de la concesión, causales de otorgamiento, precio, así como, cualquier otra; no siendo lo anterior números clausus; y en donde se determinarán las pautas licitatorias para cumplir los requerimientos que establece la Constitución Política, la Ley General de Contratación Pública y su respective 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 Asesora jurídica, para que brinden la colaboración que corresponda desde el ámbito de sus competencias".
*En razón de lo anterior, **SE ACUERDA** lo siguiente: otro artículo otro tema que tiene que ver con la apertura de licitación para la concesión de*

• Ordenar la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y los otorgados a privados del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Para ello, se instruye al Departamento de Aeropuertos para que el día 17 de octubre envié al Departamento Legal la decisión inicial, siendo que fue una instrucción girada desde el 22 de julio de 2025 y proceda con la elaboración de la Decisión Inicial, conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública, el artículo 94 de la Ley General de Aviación Civil, y los artículos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Asimismo, dado que aún está pendiente el estudio técnico para la actualización de tarifas, la base para la concesión de las instalaciones públicas será determinada por los resultados de dicho estudio técnico.

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

ii. Sobre el reclamo administrativo interpuesto por la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA en el que indico en lo que interesa lo siguiente:

"(...)

I. ASPECTOS PRELIMINARES: LEGITIMACIÓN Y CUADRO FÁCTICO
I.A. Sobre la legitimación de la Asociación para interponer el reclamo.

Tal y como consta de la certificación adjunta, mi representada fue constituida con el fin de: "contribuir al desarrollo de la Aviación General, definida por la Organización de Aviación Civil Internacional como todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

por todos los medios permitidos por ley. Promover y representar los intereses de los usuarios de Aviación Civil".

Al respecto, la jurisprudencia desarrollada por la Sala Constitucional y Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia ha sido clara en que la titularidad de un interés colectivo recae en un grupo determinable, por lo que se trata de un interés indivisible derivaba de la relación prexistente por pertenecer a un grupo organizado, en este caso una asociación, que, en este caso en concreto, nos legitima a interponer el presente reclamo administrativo en nombre y representación de nuestros asociados:
"A partir de un nuevo análisis sobre dicho punto jurídico, se trata de precisar algunos de los temas abordados en la línea jurisprudencial esbozada en el considerando anterior, variando otros. En primer lugar, es preciso insistir en su naturaleza supraindividual, noción que pone de manifiesto su trascendencia respecto de la esfera jurídica de los sujetos individuales (de ahí que también se les denomine transindividuales). Así, pasan a ser propios de un grupo, sea este una comunidad o una colectividad independientemente de los distintos grados en que estas pueden presentarse. En virtud de lo anterior, se afirma que la titularidad del interés no recae en un sujeto específico sino en un grupo de personas indeterminadas. La distinción que debe realizarse sobre este aspecto es que, a diferencia de lo que ocurre en el interés difuso, en el colectivo este grupo es determinable. En este punto, cabe aclarar que esta última categoría no se limita a la existencia de estructuras formales de asociación, lo que se verá más claro al momento cuando se analice el tema de la vinculación. En segundo término, ambos se caracterizan por ser indivisibles, es decir, a cada uno de los particulares que integran el grupo de titulares no les corresponde una porción identificable y separable de ese interés. En este sentido, cualquier acción lesiva o de protección de estos intereses genera, en forma concomitante, un perjuicio o beneficio, según el caso, para todos los sujetos que posean esa misma situación jurídica subjetiva. Por último, debe indicarse que si bien tanto en el interés difuso como en el colectivo existe una vinculación entre los interesados, esta no es de la misma naturaleza. En el caso del primero, proviene de un hecho o circunstancia de hecho, sin que exista un vínculo común, mientras que en el segundo, el ligamen se da por una relación prexistente derivada de la pertenencia a un grupo organizado formalmente (por la condición de miembro de una asociación, colegio profesional, etc., en cuyo caso también puede ser referido como corporativo) o bien, por una relación común con la parte contraria" (Resolución Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia No. 00896 – 2012 de las 15:00 horas del 26 de Julio del 2012 a las 15:00).

En virtud de lo anterior, mi representada ostenta legitimación para intervenir y defender cualquier acción o decisión administrativa que lesione de forma injustificada los intereses de nuestros agremiados, para lo cual procedemos a desarrollar a continuación las ilegalidades que han sido identificadas recientemente, toda vez que: "(...) los reclamos administrativos y las solicitudes de otorgamiento de ciertos derechos, se encuentran incluidas dentro del concepto genérico de petición establecido en el artículo 27 constitucional, con su correlativo derecho de obtener respuesta como complemento del ejercicio del derecho de pedir. (Sala Constitucional. Resolución N° 2006-011730 de las once horas y diecisiete minutos del once de agosto de dos mil seis)"

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

I.B. Sobre el contexto y cuadro fáctico que motivan el reclamo

En el AITBP existe actualmente una cantidad relevante de espacios destinados al servicio de hangaraje y terrenos destinados a la actividad aeronáutica que, desde hace años, han sido ocupados y utilizados por distintas personas físicas y jurídicas al amparo de permisos de uso en precario formalmente otorgados por la propia Administración.

Y es que la procedencia en la asignación de dichos espacios mediante permiso de uso encuentra asidero en las atribuciones que precisamente le confiere el legislador al Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante Ley General de Aviación Civil. En este sentido, la Contraloría General de la República ya ha indicado:

"las aeronaves de servicio particular o privadas son aquellas que tienen como único fin efectuar vuelos de placer o de transporte dentro del territorio nacional sin afán de lucro, y para circular sus propietarios y operadores no necesitan autorización, basta que obtengan la matrícula respectiva, que tengan vigentes sus licencias, certificados de aeronavegabilidad y libros de abordo.

Sin embargo, es lógico pensar que quienes poseen aeronaves para servicio particular o privado requieren el uso de espacio dentro de los aeropuertos para ubicar dichas aeronaves, de forma tal que resulta necesario determinar cuál es el mecanismo que debe utilizarse para que el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) autorice a dichos particulares hacer uso de tales espacios.

(...) la potestad de (...) otorgamiento de "certificados de explotación" y "permiso de uso o concesiones" por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil, para la explotación de servicios relacionados con la actividad aeronáutica.

(...) es criterio de este Despacho que como los propietarios de aeronaves de servicio aéreo particular o privado también necesitan el uso de espacio o instalaciones dentro del aeropuerto o aeródromo, la autorización para hacer uso de dicho espacio también puede ser otorgada por medio de un permiso de uso en forma directa, sea sin requerir aplicar un procedimiento licitatorio para tal fin, ya que dicho permiso está directamente relacionado y se justifica en el hecho de poseer una aeronave para uso privado; eso sí, siempre y cuando se advierta que dicho permiso de uso no genera un derecho para el beneficiario, y se otorgue bajo los límites y condiciones que dicho permiso conlleva" (oficio No. 08948-DCA-1815 del 27 de junio de 2006).

Al amparo de la legalidad y cumplimiento de las condiciones de dichos permisos, sus titulares han organizado de manera estable y continua la operación de sus aeronaves desde el AITBP, utilizando esos espacios para su resguardo, estacionamiento, mantenimiento y demás actividades vinculadas al uso lícito de aeronaves privadas y de aviación general. Es decir, no se trata de ocupaciones de hecho ni de situaciones irregulares, sino de ocupaciones sustentadas en títulos administrativos vigentes, emitidos por la propia autoridad competente.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

No obstante lo anterior, recientemente la Administración promovió en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP) la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001, para la "Concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)" (la "Licitación"), cuyo objeto comprende dos partidas que, en conjunto, abarcan treinta y seis (36) espacios, tanto lotes para construir como hangares con estructura existente.

Lo particularmente relevante es que dentro de los espacios sometidos a licitación se incluyeron varios que actualmente se encuentran ocupados y utilizados por permisionarios con permisos de uso en precario vigentes, situación que la propia documentación del concurso permite identificar. Tal y como consta en los registros del CETAC y Aviación Civil, dichos espacios no se encuentran libres ni desocupados al momento de publicarse el procedimiento concursal, incluso a la presente fecha siguen siendo aprovechados por particulares con autorización administrativa formal (permisos de uso en precario).

De forma sorpresiva se enteraron a través de la publicación de dicho procedimiento, de que la Administración había decidido abrir a concurso espacios que hoy se encuentran ocupados bajo permisos en precario vigentes, y que adicionalmente se impulsaría la revocación de dichos permisos para posibilitar la entrega de esos espacios a futuros adjudicatarios.

La situación descrita reviste especial gravedad por dos razones adicionales:

i. Naturaleza y fin de los hangares y espacios permisionados: Los permisionarios mantienen actualmente sus aeronaves en tales hangares o espacios, de modo que la eventual revocación y desalojo no tiene un impacto abstracto o remoto, sino uno inmediato y material sobre la posibilidad real de resguardar, estacionar y operar sus aeronaves desde el AITBP.

ii. Naturaleza discriminatoria de la nueva Licitación, que restringe la participación a empresas o particulares que no cuenten con certificados de explotación comercial. El cartel de la Licitación incorporó una condición que restringe la participación a operadores que cuenten con certificado de explotación comercial, excluyendo con ello a una cantidad importante de personas físicas y jurídicas que, aunque utilizan legítimamente el aeropuerto y actualmente cuentan con permisos vigentes para ocupar esos espacios, no desarrollan explotación comercial aeronáutica y, por ende, no pueden participar en igualdad de condiciones en la Licitación.

iii. En otras palabras, al día de hoy existe una situación particularmente gravosa: por un lado, hay permisionarios con títulos vigentes, que utilizan regularmente los hangares para el resguardo de sus aeronaves; por otro lado, esos mismos espacios han sido incorporados a un procedimiento licitatorio orientado a su reasignación; y, además, a una parte sustancial de esos permisionarios se le impide siquiera competir por dichos espacios, debido a un requisito cartelario que favorece exclusivamente a operadores con certificación de explotación comercial.

Todo ello ocurre, además, en un contexto en que no existe una alternativa real, inmediata y equivalente para el almacenamiento, resguardo y operación de esas aeronaves en el país,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

o al menos en condiciones funcionalmente comparables para quienes operan desde el área metropolitana. Ni el AITB ni el AIJS ofrecen disponibilidad de espacios para almacenar o resguardar los aviones, y son los únicos aeropuertos de la GAM. *En consecuencia, la combinación entre la apertura del concurso, la inclusión de espacios actualmente ocupados, la eventual revocación de permisos vigentes y la imposibilidad de participar en la licitación coloca a los afectados en un escenario de extrema incertidumbre y desprotección. No se trata de una discusión meramente patrimonial o contractual, sino de una afectación directa a la posibilidad material de los permisionarios de mantener y operar sus aeronaves en un espacio aeroportuario habilitado*

Es precisamente ese contexto fáctico el que motiva la interposición del presente reclamo administrativo, en contra del Acuerdo íntegro adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria 54-2025 del 14 de octubre de 2025, No. CETAC-AC-2025-1033 (artículo décimo cuarto), el cual se encuentra viciado de nulidad absoluta por las razones que en adelante se profundizarán.

II. SOBRE EL FONDO DEL ASUNTO. NULIDAD ABSOLUTA DE LA REVOCATORIA DE LOS PERMISOS DE USO PRECARIO QUE PRETENDE MATERIALIZAR LA ADMINISTRACIÓN A TRAVÉS DEL CONCURSO.

II.A. Sobre la naturaleza de los títulos en precario

La Administración puede autorizar a particulares el uso de bienes de dominio público mediante permisos de uso en precario, cuando ello resulte compatible con el interés público y con el destino del bien demanial correspondiente.

Por su propia naturaleza, este tipo de permiso no confiere al administrado un derecho absoluto ni perpetuo sobre el bien público, sino una facultad de uso temporal, personal y esencialmente revocable, subordinada en todo momento a las potestades de tutela, dirección y recuperación que conserva la Administración sobre el dominio público.

Lo anterior implica que el aprovechamiento otorgado al permisionario se encuentra condicionado tanto por la finalidad pública que justifica el uso del bien, como por las condiciones particulares establecidas en el acto o instrumento que ampara el permiso. En ese contexto, es usual que el permisionario realice inversiones o habilite infraestructura vinculada a la actividad autorizada, todo ello en los términos y bajo las limitaciones que la propia Administración haya autorizado o consentido.

Ahora bien, el carácter precario del permiso no significa que su revocación pueda disponerse de cualquier forma o en cualquier momento, prescindiendo del ordenamiento jurídico. Por el contrario, aun tratándose de una situación jurídica debilitada, la potestad revocatoria de la Administración se encuentra sujeta a límites legales y constitucionales específicos que se señalarán en la siguiente sección de este escrito.

II.B. Sobre los presupuestos necesarios para revocar un permiso de uso precario.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

El artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública dispone lo siguiente:
"Los permisos de uso del dominio público, y los demás actos que reconozcan a un administrado un derecho expresa y válidamente a título precario, podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad de la Administración; pero la revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación".

De esa disposición se desprenden tres presupuestos legales expresos que deben cumplirse para la revocatoria de un permiso de uso en precario. Adicionalmente, existe un cuarto presupuesto de rango constitucional, derivado del debido proceso y reconocido por la jurisprudencia de la Sala Constitucional y el Tribunal Contencioso Administrativo. Todos ellos deben concurrir para que la actuación administrativa resulte válida. Seguidamente desarrollamos esos cuatro presupuestos:

1. Existencia de razones de oportunidad o conveniencia que justifiquen la revocación. El primer presupuesto consiste en que la revocatoria responda a razones de oportunidad o conveniencia administrativa, vinculadas al interés público y a la adecuada gestión del bien demanial.

Esto significa que la Administración sí puede poner fin al permiso en precario cuando, de manera motivada, demuestre que el mantenimiento de ese título ya no resulta compatible con el interés público, con una mejor organización del dominio público o con una necesidad pública sobreviniente. No obstante, la mera invocación ritual o genérica del "interés público" no resulta suficiente. Es necesario que existan razones reales, objetivas y verificables que expliquen por qué la revocación constituye, en el caso concreto, una medida útil y necesaria para satisfacer de mejor forma el interés público desde la perspectiva administrativa.

En otras palabras, el carácter precario del permiso no exonera a la Administración de justificar por qué revoca, ni le permite sustituir la motivación por una afirmación abstracta o estereotipada carente de contenido real material.

2. Que la revocación no sea intempestiva ni arbitraria. El segundo presupuesto legal exige que la revocatoria no sea intempestiva ni arbitraria. La prohibición de intempestividad supone que la Administración no puede alterar de manera sorpresiva la situación jurídica del administrado, especialmente cuando este ha venido utilizando el bien público con autorización formal y ha organizado su actividad con base en ese título. La revocación no puede producirse de forma abrupta, inesperada o carente de una comunicación adecuada que permita al afectado comprender el alcance de la decisión y reaccionar frente a ella.

Por su parte, la prohibición de arbitrariedad implica que la decisión revocatoria debe descansar en criterios objetivos, razonables y debidamente motivados. Una revocación será arbitraria cuando carezca de sustento suficiente, cuando responda a criterios selectivos no explicados, cuando trate situaciones equivalentes de manera desigual sin justificación, o cuando se adopte prescindiendo de los elementos mínimos que permitan controlar su razonabilidad.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

3.Otorgamiento de un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación. El tercer presupuesto consiste en que, aun existiendo razones válidas para revocar, la Administración debe conceder un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación.

Ello significa que el administrado no puede ser colocado, de un momento a otro, en la necesidad de desalojar o abandonar el bien público sin contar con un margen temporal razonable para ajustar su conducta a la nueva decisión administrativa. Ese plazo prudencial debe valorarse según las circunstancias del caso, tomando en cuenta, entre otros aspectos, la naturaleza del bien, el uso autorizado, la complejidad operativa del desalojo, la existencia de bienes muebles o mejoras removibles, y el impacto práctico que la revocación genere sobre la actividad desarrollada por el permisionario.

En consecuencia, el plazo prudencial no constituye una formalidad vacía, sino una garantía material destinada a impedir que la revocación se traduzca en una imposición abrupta e irrazonable que ocasionen daños al administrado que razonablemente no estén en capacidad de ser soportados.

4. Respecto al debido proceso y al derecho de defensa del administrado. Aunque el art. 154 de la LGAP no regula detalladamente un procedimiento específico para la revocación de permisos en precario, ello no significa que la Administración pueda prescindir de toda garantía procedimental. La Sala Constitucional y la jurisdicción contencioso-administrativa han sido claras en que, aun en esta materia, debe existir al menos un ámbito mínimo de defensa para el administrado antes de la adopción del acto final que afecte su situación jurídica.

En términos abstractos, ello supone que el afectado debe tener la posibilidad real de conocer que se pretende revocar su permiso, comprender las razones de esa eventual decisión, ejercer oposición u observaciones dentro de un marco procedimental mínimo, y recibir una decisión debidamente motivada. El debido proceso, en este ámbito, no exige necesariamente un procedimiento ordinario pleno en todos los casos, pero sí excluye actuaciones sorpresivas, opacas o adoptadas sin audiencia mínima cuando la decisión incide directamente sobre la esfera jurídica del permisionario.

Por ello, la validez de la revocatoria no depende únicamente de que la Administración invoque su potestad legal, sino también de que la ejerza en armonía con los principios constitucionales de defensa, debido proceso, razonabilidad y seguridad jurídica.

Esto fue claramente indicado por el Tribunal Contencioso Administrativo Sección III, citando a la Sala Constitucional, en el voto No. 00321-2011 del 9 de setiembre de 2011 a las 9:55:

"(...) tal y como lo señaló con anterioridad la propia Sala Constitucional, a partir de su sentencia número 2306-91, de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del seis de noviembre de mil novecientos noventa y uno: "no se puede suprimir el derecho que se haya concedido a un particular, en forma intempestiva y sorpresiva, sobre todo si ese permiso, como en el presente caso, constituye un medio de subsistencia. (...) para dar por terminado

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

un permiso de uso de bien de dominio público, debe de dársele al administrado que verá modificada su situación jurídica con la decisión final de revocatoria, un ámbito -aunque sea reducido-, que le permita ejercer su defensa y oposición, previo a la adopción del acto final. Lo dicho resulta coincidente con el propio texto del artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, que exige que la revocatoria no sea intempestiva, condición que se debe entender en un doble sentido, a saber, que debe de dársele un plazo prudencial al administrado para ejecutar la decisión ***(...) también, respecto a que la decisión debe adoptarse con previa posibilidad de defensa del administrado, lo que se logra en este caso, con el conferimiento de una audiencia, para enterarle del asunto. Así, no resulta posible la adopción de un acto final -como lo es la revocatoria de un permiso-, sin un iter procesal, que en este caso, por la naturaleza del bien de que se trata y del acto que se revoca -unilateral y precario-, comprendería el conferimiento de esa audiencia, precisamente con el fin de garantizar el debido proceso y la defensa al administrado, así como el carácter acertado de la decisión adoptada."***

No en vano, el procedimiento administrativo se constituye en elemento constitutivo formal del acto administrativo, por cuanto "El acto administrativo es el ejercicio de una potestad o de una competencia, las cuales consisten en facultades o atribuciones normativas y abstractas que no pueden transformarse, por sí mismas, en actos administrativos -manifestaciones concretas de aquellas- sin pasar por una serie de etapas o fases de elaboración y construcción de los elementos previstos en la norma que atribuye la potestad o la competencia". Ver Resolución del Tribunal Contencioso Administrativo Sección III Nº 00321 – 2011 del 09 de Setiembre del 2011 a las 09:55)"

II.C. Sobre la ausencia de los presupuestos necesarios para la validez de la revocatoria de los permisos de uso en precario del AITB.

Tal y como se expuso en el apartado anterior, la revocatoria de un permiso de uso en precario no es un acto libre de toda limitación jurídica. Por el contrario, el ordenamiento establece 4 presupuestos legales y constitucionales que deben concurrir en forma previa y en carácter motivado para que la decisión administrativa resulte válida.

En ausencia de esos parámetros, resulta evidente que el Acuerdo del Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria 54-2025 del 14 de octubre de 2025, No. CETAC-AC-2025-1033 que autoriza a licitar y de forma concomitante a revocar de manera tácita los permisos, no satisface ninguno de los presupuestos o requisitos que condicionan el ejercicio de la potestad revocatoria.

1. Ausencia de motivación suficiente sobre razones de oportunidad o conveniencia que justifican la revocación de los permisos (incumplimiento del primer presupuesto)
En el presente caso, son inexistentes las razones de oportunidad y conveniencia que justifican la voluntad del Consejo Técnico de Aviación Civil, documentada en la sesión ordinaria No. 54-2025 del 14 de octubre de 2025 (Acuerdo No. CETAC-AC-2025-1033), incorporada al expediente del procedimiento licitatorio publicado en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP).

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Es claro que al momento de emitirlo, la Administración carecía de motivo legal para revocar el derecho de permiso de uso en precario de los administrados afectados.

En consecuencia, al día de hoy no existe un acto administrativo debidamente motivado que explique por qué la revocación de los permisos vigentes constituiría, en cada caso particular, la medida más adecuada para satisfacer el interés público, en detrimento de los derechos de los permisionarios.

2. Carácter intempestivo y arbitrario de la actuación administrativa (incumplimiento del segundo presupuesto)

En el caso bajo análisis, los permisionarios se enteraron de la eventual intención de revocar los permisos mediante la publicación de un proceso licitatorio que incluye espacios actualmente ocupados por ellos.

Esta circunstancia revela un elemento particularmente arbitrario: la Administración ha decidido someter a concurso espacios que actualmente se encuentran ocupados bajo permisos vigentes, sin que previamente haya iniciado los procedimientos de revocatoria correspondientes ni haya comunicado formalmente a los titulares la eventual modificación de su situación jurídica mediante un acto administrativo válido y firme.

En otras palabras, los permisionarios se han visto enfrentados a un escenario en el que: los espacios que ocupan han sido incorporados a un proceso licitatorio, se contempla como parte de la publicación del concurso, la revocatoria de los permisos vigentes, pero no se les ha notificado formalmente ningún procedimiento individual ni las razones concretas que justificarían dicha decisión.

Una actuación de esta naturaleza NO puede considerarse compatible con la exigencia de que la revocación no sea intempestiva, pues altera de forma abrupta la situación jurídica de los administrados sin una comunicación previa adecuada ni una motivación individual que permita comprender la decisión administrativa.

3. Ausencia de un plazo prudencial para el cumplimiento de una eventual revocación (incumplimiento del tercer presupuesto)

El tercer presupuesto legal consiste en el otorgamiento de un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación. Este requisito responde a la necesidad de evitar que la revocación de un permiso en precario produzca efectos abruptos o materialmente imposibles de cumplir para el administrado.

En el caso que nos ocupa, la revocación se encuentra implícita al acuerdo que ordena el concurso, por lo que ni siquiera se respetó formalmente el procedimiento de revocatoria respecto de los permisos vigentes.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Por el contrario, la inclusión de espacios actualmente ocupados como parte del objeto de la licitación genera un escenario en el cual los permisionarios podrían verse enfrentados a la pérdida del espacio que utilizan sin que exista previamente una resolución firme de revocatoria ni un plazo prudencial que permita reorganizar sus operaciones.

Esta situación resulta especialmente delicada si se considera la naturaleza de los bienes involucrados (tal y como se detalló en la Sección I.b. de este escrito), pues los hangares y espacios

en cuestión resguardan aeronaves cuya operación, almacenamiento y mantenimiento requieren condiciones técnicas específicas que no pueden resolverse de manera inmediata o improvisada. Y especialmente, porque no existe ninguna otra alternativa al alcance de esos permisionarios y titulares de aeronaves, por cuanto no hay otro aeropuerto en la GAM con espacio para esos fines.

4. Vulneración del debido proceso y del derecho de defensa (incumplimiento del cuarto presupuesto, que deriva de los derechos fundamentales de los permisionarios y la jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa.

Finalmente, junto a los presupuestos legales anteriormente analizados, la revocatoria de un permiso de uso en precario debe respetar los principios constitucionales del debido proceso y del derecho de defensa.

En el presente caso, dichos principios también resultan totalmente comprometidos, pues a la fecha, cuatro meses después de que se emitiera la voluntad del Consejo Técnico de Aviación Civil, algunos de los titulares de los permisos son fueron notificados del inicio de un procedimiento administrativo de revocatoria, sin haber tenido oportunidad conforme a derecho y conforme a debido proceso, de conocer los fundamentos de la eventual decisión administrativa o de formular las observaciones correspondientes.

Por el contrario, la eventual modificación de su situación jurídica se ha manifestado indirectamente a través de la apertura de un proceso licitatorio que incluye los espacios que actualmente ocupan.

De esta forma, la actuación administrativa ***prescinde de un ámbito mínimo de audiencia y contradicción previo a la adopción del acto final,*** *lo cual resulta incompatible con las garantías básicas que el ordenamiento constitucional reconoce a toda persona frente a decisiones administrativas que afectan su esfera jurídica.*

5. Emisión de resoluciones de revocatoria en forma posterior a la publicación del Acuerdo del Consejo, vía licitación.

Todos los vicios antes desarrollados, que motivan el presente reclamo de nulidad del acuerdo cuestionado, se agravan todavía más con el hecho de que algunos de los permisionarios

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

manifiestan haber recibido en fecha reciente, una resolución administrativa de revocatoria, sustentada precisamente en el acto de la licitación.

Lo anterior confirma que no hubo un debido proceso ***previo e intempestivo garantista para los permisionarios****, justificado en razones de interés público. De forma anormal, contraria a derecho e ilícita,* ***se le otorga a los espacios permisionados la condición de ser licitados sin siquiera haber adquirido firmeza el proceso previo de revocatoria****, para despojar a los permisionarios del único espacio disponible que les fue conferido para albergar aeronaves. No omitimos manifestar, que todas estas actuaciones además atentan contra los principios que rigen el servicio público, tanto en lo que se refiere al acceso como la eficiencia en su prestación. Para que la actividad administrativa sea eficaz e idónea para dar cumplida respuesta al interés público, las reglas de rapidez y economicidad no deben sacrificar los principios de organización y control aptos para garantizar la distribución y la óptima satisfacción global de los múltiples sectores de aviación.*

Continuar con la licitación de espacios no disponibles por estar permisionados, revocar en forma implícita e indebida los espacios permisionados sin el debido proceso, construir en modo anormal y arbitrario las razones de interés público que darían pie a dicho despojo, y mantener desprovisto al sector de aviación civil privada de espacios idóneos para resguardar y mantener las aeronaves constituyen conductas lesivas que colocan a nuestros asociados en un estado de indefensión, con potenciales daños irreparables al sector general de aviación civil y a los particulares dueños de las aeronaves, por haber sido desprovistos de los espacios idóneos para resguardo y mantenimiento del automotor sin justa causa. Lo anterior, sin entrar a dimensionar en la reparación del daño en que incurriría la Administración pública, por tratarse de conductas inconformes con el ordenamiento jurídico.

III.D. Exclusión de la aviación particular atenta contra el dominio público aeroportuario

El Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma constituye una infraestructura esencial del sistema aeronáutico nacional y forma parte del dominio público aeroportuario, entendido como el conjunto de bienes demaniales destinados a la prestación de servicios aeronáuticos y al desarrollo de la aviación civil. Como bien público afectado constitucionalmente a un servicio de interés general, su utilización debe organizarse conforme a criterios de legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y equilibrio entre los distintos actores que integran el ecosistema aeronáutico.

En el caso particular del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, debe tenerse presente que este aeropuerto constituye, en términos operativos y geográficos, el principal y prácticamente único aeropuerto de aviación general que sirve directamente al Gran Área Metropolitana, permitiendo el desarrollo de actividades aeronáuticas no comerciales, entre ellas la aviación particular o privada. En consecuencia, cualquier modelo de administración o asignación de espacios que derive en la exclusión total de este segmento de usuarios supone una alteración sustancial del destino público del bien y del equilibrio funcional del sistema aeronáutico nacional.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Conviene recordar, además, que los diferentes hangares actualmente permisionados resguardan aeronaves privadas que, por su naturaleza y regulación especial, no pueden tratarse al igual que otros bienes muebles o motores. Su mantenimiento, resguardo y tránsito no son equiparables a los de bienes de uso común que puedan almacenarse o resguardarse en cualquier recinto. La operación aeronáutica exige infraestructura específica, sometida a regulaciones técnicas y de seguridad propias del sector.

Esta cualidad es reconocida por el propio expediente administrativo. En particular, el oficio No. DGAC-DFA-RF-TES-OF-0106-2026 del 16 de febrero de 2026, incorporado al expediente de la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001, señala que los hangares constituyen infraestructura aeroportuaria destinada a tales fines y describe estos espacios como:

"Fuera de la terminal
• Hangares
• Terrenos destinados a construir hangares

Estos espacios son inherentes al estado, ***los aviones pequeños solamente pueden rodar dentro de los aeropuertos como también pernotar en estos espacios, es un servicio que es exclusivo del CETAC*** *(Aeropuertos Internacionales)".*

La propia Administración reconoce, entonces, que las aeronaves privadas únicamente pueden rodar, operar y pernoctar dentro de instalaciones aeroportuarias, siendo este un servicio que se presta exclusivamente a través de los aeropuertos administrados por el Estado. Bajo esa premisa, excluir al sector de aviación privada del acceso a dichos espacios supone, en la práctica, privarlo del único entorno técnicamente apto para el resguardo, mantenimiento y operación de sus aeronaves.
Esta situación resulta particularmente grave si se considera que, en la coyuntura actual, se han producido irregularidades en el debido proceso asociado a la eventual revocatoria de permisos en precario, mientras que el pliego de condiciones del concurso recientemente publicado excluye expresamente a los operadores privados de participar en la asignación de nuevos espacios. El efecto combinado de ambas decisiones administrativas deja a los propietarios de aeronaves privadas sin ninguna posibilidad real de acceder a un espacio público destinado al resguardo y mantenimiento de sus propios bienes.

Tal escenario lesiona directamente diversas libertades fundamentales reconocidas por el ordenamiento constitucional.

En primer lugar, se afecta la ***libertad de tránsito y de circulación****, consagrada en la Constitución Política de Costa Rica. En el ámbito aeronáutico, esta libertad se manifiesta de forma específica en la libertad de navegación aérea civil, reconocida por la Ley General de Aviación Civil, que permite el despegue, circulación y aterrizaje de aeronaves civiles dentro del territorio nacional, sujeto a regulación técnica y de seguridad.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Es cierto que la libertad de tránsito no implica un derecho irrestricto a ocupar bienes de dominio público ni a exigir una modalidad específica de infraestructura; sin embargo, tampoco puede ser objeto de restricciones estructurales que tornen ilusorio su ejercicio para una categoría legalmente reconocida de usuarios.

En el caso bajo análisis, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma constituye el principal aeropuerto de aviación general que sirve al Gran Área Metropolitana. Si el modelo concesional adoptado produce la eliminación total o casi total de espacios destinados a aeronaves privadas:

- *Se priva materialmente a sus propietarios del punto operativo razonablemente accesible para ejercer la navegación aérea desde la capital.*
- *Se desplaza la actividad hacia aeródromos periféricos que no necesariamente resultan funcionalmente equivalentes.*
- *Se genera una barrera estructural que no deriva de una prohibición legal expresa, sino del diseño administrativo del acceso a infraestructura.*

No se trata, por tanto, de una simple regulación del uso del dominio público, sino de una restricción indirecta de la libertad de circulación aérea, al eliminar la posibilidad real de operar desde el único aeropuerto de aviación general con condiciones técnicas y geográficas adecuadas para el centro del país.

Desde la doctrina constitucional, toda restricción a un derecho fundamental debe cumplir con un test de proporcionalidad que exige:

1. *Base legal suficiente.*
2. *Finalidad legítima.*
3. *Necesidad.*
4. *Proporcionalidad en sentido estricto.*

La exclusión estructural de la aviación privada difícilmente superaría este test si la finalidad alegada responde únicamente a criterios económicos o a la maximización del canon concesional, cuando existen alternativas regulatorias menos lesivas, como la segmentación de espacios, la asignación de cupos o la diferenciación de categorías de uso e incluso la modificación del modelo tarifario establecido por Aviación Civil y/o la ARESEP.

El punto central del presente planteamiento no consiste en afirmar la existencia de un derecho absoluto a disponer de un hangar dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Lo que se sostiene es que la Administración no puede organizar el dominio público aeroportuario de manera tal que haga impracticable el ejercicio de una actividad lícita, reconocida por la ley y parte integral del sistema aeronáutico nacional.

En consecuencia, la libertad de tránsito —en su manifestación aeronáutica— resulta indirectamente afectada cuando se elimina, sin justificación técnica suficiente, la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

infraestructura mínima necesaria para su ejercicio en el principal aeropuerto de aviación general del país.

A ello se suma la posible afectación al ***derecho de propiedad privada****, consagrado en el artículo 45 de la Constitución Política, que establece que la propiedad es inviolable y que nadie puede ser privado de ella sino por interés público legalmente comprobado y previa indemnización. Si las aeronaves privadas, por su propia naturaleza técnica y regulatoria, únicamente pueden ser resguardadas en infraestructura aeroportuaria especializada, impedir el acceso a esta infraestructura supone afectar sustancialmente el goce efectivo del bien.*

Asimismo, debe considerarse el principio de ***libertad de comercio****, reconocido en el artículo 46 constitucional, que prohíbe toda práctica que restrinja indebidamente el ejercicio de actividades económicas lícitas o genere tendencias monopolizadoras. Un esquema de asignación de espacios que favorezca exclusivamente a operadores comerciales, excluyendo completamente a los propietarios privados, podría derivar en una concentración indebida del uso de infraestructura pública aeroportuaria.*

El análisis debe complementarse con el marco jurídico internacional aeronáutico. Costa Rica es Estado Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), instrumento constitutivo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual integra el bloque de legalidad aplicable al sistema aeronáutico nacional.

Este instrumento establece principios estructurales relevantes, entre ellos el ***principio de no discriminación en el acceso a las instalaciones aeroportuarias*** *y el* ***compromiso estatal de proveer infraestructura adecuada para el desarrollo de la aviación civil****. La aviación civil comprende tanto la aviación comercial como la aviación general y privada; no se trata de categorías accesorias, sino de componentes estructurales del sistema.*

En este contexto, un modelo concesional que produzca en la práctica la desaparición o exclusión total de la aviación particular del principal aeropuerto de aviación general del país que esta utiliza, no es conciliable con el deber estatal de garantizar infraestructura aeronáutica adecuada para el desarrollo integral de la aviación civil.
Las arbitrariedades identificadas —la revocatoria de permisos sin el debido proceso y la publicación de un pliego que excluye al sector de aviación privada— se agravan además por la ausencia de motivación técnica en aspectos esenciales de la contratación, tales como:

- *la definición de un modelo que garantice la participación del sector de aviación privada;*
- *la construcción de una tarifa ajustada a la realidad del mercado nacional;*
- *la determinación del inventario real de espacios disponibles;*
- *el análisis de la demanda efectiva de hangares por cada segmento del sector aeronáutico;*
- *y la valoración del impacto sobre terceros permisionarios cuyos derechos aún se encuentran vigentes.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Todo lo anterior revela una coyuntura que dista de garantizar el equilibrio en la asignación de espacios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para el aprovechamiento de los diferentes actores del ecosistema aeronáutico.

Por el contrario, las actuaciones administrativas descritas evidencian una desatención de las facultades y deberes que la Ley General de Aviación Civil asigna al Consejo Técnico de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil, así como de los mandatos constitucionales, los tratados internacionales y las disposiciones reglamentarias vigentes, que imponen la obligación de asegurar una administración del dominio público aeroportuario eficiente, transparente, equilibrada y equitativa.

IV.- Responsabilidad administrativa derivada de la continuidad de la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001 *y de la revocatoria irregular de permisos*
La continuidad del procedimiento del concurso y de los procesos de revocatoria de permisos en precario en los términos que ya han sido advertidos como contrarios al ordenamiento jurídico podría constituir un hecho generador de responsabilidad administrativa y patrimonial para la Administración, así como eventualmente responsabilidad personal para los funcionarios que ordenen o ejecuten tales actuaciones.

De conformidad con el artículo 190 de la Ley General de la Administración Pública, la responsabilidad administrativa se configura cuando concurren tres presupuestos: la existencia de un daño antijurídico que el administrado no tiene el deber jurídico de soportar, el funcionamiento ilegítimo o anormal de la Administración y la relación de causalidad entre la actuación administrativa y el daño producido. En el presente caso, la eventual ejecución de un modelo de concurso carente de motivación suficiente, acompañado de la revocatoria irregular de permisos de uso previamente otorgados, podría constituir precisamente un supuesto de funcionamiento anormal o ilegítimo del servicio público, susceptible de generar responsabilidad resarcitoria.

Este régimen de responsabilidad se encuentra estrechamente vinculado con el principio de legalidad, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política y desarrollado por el artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública, conforme al cual toda actuación administrativa debe ajustarse estrictamente al ordenamiento jurídico. En virtud de dicho principio, la Administración únicamente puede actuar dentro del marco de las competencias y autorizaciones que le otorga la ley; así, lo que no se encuentra permitido por el ordenamiento jurídico, se encuentra, por definición, prohibido.

Desde esta perspectiva, la Administración se encuentra obligada no solo a respetar la norma superior de la cual deriva su competencia, sino también a ejercer una función activa y complementaria orientada al cumplimiento de los fines públicos que el ordenamiento le impone. La doctrina administrativa ha señalado que la actuación estatal se encuentra orientada a una finalidad prestacional, en tanto la Administración debe facilitar los medios necesarios para garantizar el ejercicio efectivo de las libertades y derechos reconocidos constitucionalmente.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

En consecuencia, cuando la Administración actúa en contravención del ordenamiento jurídico, incurre en un supuesto de falta de servicio o funcionamiento anormal, lo cual activa el régimen de responsabilidad pública objetiva previsto en los artículos 190, 191 y 196 de la Ley General de la Administración Pública. Bajo este régimen, una vez constatada la existencia de daño, conducta administrativa y relación de causalidad, surge el deber de reparación, independientemente de la intensidad del daño o del número de personas afectadas.

En materia específica de permisos de uso sobre bienes demaniales, la jurisprudencia ha reconocido que, si bien estos tienen naturaleza precaria y pueden ser revocados por razones de interés público, dicha facultad debe ejercerse respetando el principio de legalidad y evitando actuaciones intempestivas o arbitrarias. La revocatoria de permisos de uso sin observar el debido proceso o sin otorgar un plazo prudencial puede dar lugar a la obligación de indemnizar al administrado afectado.

Por otra parte, el ordenamiento jurídico establece límites claros respecto de la ejecución de actos administrativos inválidos. El artículo 146 de la Ley General de la Administración Pública dispone expresamente que no procede la ejecución administrativa de actos ineficaces o absolutamente nulos, y que ordenar su ejecución puede generar incluso responsabilidad penal del funcionario que así lo disponga. En ese mismo sentido, los artículos 169 y 170 de dicha ley establecen que los actos absolutamente nulos no se presumen legítimos ni pueden ser ejecutados, y que su ejecución puede generar responsabilidad civil para la Administración y responsabilidad civil, administrativa e incluso penal para el servidor público que la ordene.

Asimismo, el artículo 158 del mismo cuerpo normativo dispone que será inválido todo acto sustancialmente disconforme con el ordenamiento jurídico. Frente a tales supuestos, los artículos 174 y 183 de la Ley General de la Administración Pública imponen a la Administración el deber de anular de oficio los actos absolutamente nulos, incluso cuando el administrado no haya ejercido oportunamente los recursos administrativos correspondientes.

En este contexto, el Consejo Técnico de Aviación Civil, como órgano rector encargado de resolver los asuntos vinculados con la aviación civil y supervisar la actividad aeronáutica del país, se encuentra en la obligación de revisar cuidadosamente las actuaciones administrativas que han sido señaladas como contrarias al ordenamiento jurídico. La persistencia en la ejecución del concurso y en la revocatoria de permisos en los términos actuales, pese a las irregularidades advertidas, podría configurar un supuesto de funcionamiento anormal de la Administración, generador de responsabilidad patrimonial y eventualmente de responsabilidad personal para los funcionarios involucrados.

Por lo anterior, corresponde a la Administración ejercer sus potestades de control interno y legalidad, revisando y corrigiendo las actuaciones señaladas, a fin de evitar la consolidación de actos administrativos nulos y las consecuencias jurídicas y patrimoniales que podrían derivarse de su eventual ejecución.

V. CONCLUSIÓN

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Del análisis expuesto en el presente reclamo administrativo se desprende que las actuaciones recientemente impulsadas por la Administración —en particular la apertura del procedimiento de contratación No. 2026LY-000003-0006600001 y la eventual revocatoria de los permisos de uso en precario vigentes en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma— presentan serias inconsistencias jurídicas que comprometen su validez y legalidad.

La Administración ha promovido un procedimiento licitatorio que incorpora dentro de su objeto espacios actualmente ocupados por permisionarios con títulos administrativos vigentes, sin que previamente se haya tramitado el procedimiento administrativo de revocatoria correspondiente ni se haya garantizado a los afectados el ejercicio de su derecho de defensa. En tales condiciones, la eventual revocatoria de dichos permisos no cumple con los presupuestos establecidos por el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, al carecer de motivación individualizada, resultar intempestiva y prescindir de las garantías mínimas del debido proceso.

A lo anterior se suma que el modelo de asignación de espacios previsto en la Licitación introduce una exclusión estructural de la aviación particular o privada, pese a que el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma constituye el principal aeropuerto de aviación general particular que sirve al Gran Área Metropolitana y forma parte del dominio público aeroportuario destinado al desarrollo de la aviación civil en su conjunto.

La combinación entre la revocatoria irregular de permisos vigentes y la exclusión de los propietarios de aeronaves privadas del nuevo esquema de asignación de espacios coloca a los afectados en una situación de evidente desprotección jurídica, pues no solo perderían los espacios que actualmente utilizan con autorización administrativa, sino que además quedarían impedidos de participar en el proceso destinado a reasignarlos.

En consecuencia, la continuidad del concurso y de las revocatorias en los términos planteados no solo vulneraría principios esenciales del ordenamiento jurídico administrativo, sino que además podría generar responsabilidad administrativa y patrimonial para la Administración, al consolidar decisiones adoptadas en contravención del principio de legalidad y del debido proceso.

Por tales razones, resulta jurídicamente necesario que la Administración revise y anule las actuaciones señaladas, a fin de restablecer el respeto al ordenamiento jurídico y evitar la ejecución de actos administrativos que tal y como se encuentran son absolutamente nulos.

PETITORIA

Con fundamento en lo expuesto a lo largo del presente reclamo administrativo, respetuosamente se solicita al Consejo Técnico de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil:

1. Suspender de manera inmediata cualquier actuación dirigida a revocar los permisos de uso en precario actualmente vigentes en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

como consecuencia de la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001, hasta tanto no se tramiten, en caso de estimarse procedente, los procedimientos administrativos individuales correspondientes, con pleno respeto a los principios de motivación, debido proceso, derecho de defensa y otorgamiento de un plazo prudencial.

2. Suspender la ejecución del procedimiento de contratación No. 2026LY-000003-0006600001, para la concesión de espacios del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, en tanto dicho procedimiento incorpora dentro de su objeto espacios actualmente ocupados por permisionarios vigentes y se encuentra directamente vinculado con la eventual revocatoria en firme de dichos permisos.

3. Disponer que, previo a cualquier decisión definitiva sobre la reasignación de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se determine con claridad el estatus jurídico de los permisos actualmente vigentes, garantizando la seguridad jurídica de los administrados y el respeto a los derechos adquiridos bajo los títulos administrativos emitidos por la propia Administración.

4. Ordenar la revisión integral del modelo de asignación de espacios contemplado en la Licitación, a fin de garantizar que este sea compatible con el marco constitucional, legal y reglamentario aplicable, así como con el principio de acceso no discriminatorio a la infraestructura aeroportuaria para los distintos segmentos que integran la aviación civil.

5. En general, adoptar las medidas necesarias para asegurar que cualquier decisión futura sobre la reorganización o reasignación de espacios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se adopte con pleno respeto al ordenamiento jurídico, al debido proceso administrativo y a los principios que rigen la gestión del dominio público aeroportuario".

En resumen, la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves (AOP) interpuso un reclamo administrativo contra las actuaciones adoptadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, relacionadas con la licitación mayor número 2026LY-000003-0006600001 para la concesión de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En primer término, la Asociación sostiene que se encuentra legitimada para interponer el presente reclamo administrativo en representación de sus asociados, al tratarse de una organización creada con el fin de promover el desarrollo de la aviación general y representar los intereses de los usuarios de la aviación civil. Señala que la jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa ha reconocido la posibilidad de que asociaciones legalmente constituidas defiendan intereses colectivos de sus miembros, particularmente cuando se trata de decisiones administrativas que afectan de forma directa a un grupo determinable de personas vinculadas por una actividad común.

En cuanto al contexto que origina el reclamo, la Asociación expone que dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma existe una cantidad significativa de hangares y espacios destinados a actividades aeronáuticas que, desde hace varios años, han sido ocupados por personas físicas y jurídicas mediante permisos de uso en precario otorgados formalmente por la Administración. Dichos permisos han permitido a los titulares

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

desarrollar de forma continua actividades relacionadas con la aviación general y privada, tales como el resguardo, estacionamiento, mantenimiento y operación de aeronaves, por lo que, a criterio de la Asociación, se trata de ocupaciones respaldadas por títulos administrativos vigentes y no de situaciones irregulares.

No obstante lo anterior, la Asociación indica que recientemente la Administración promovió en el Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop) una licitación pública para la concesión de diversos espacios dentro del aeropuerto, cuyo objeto comprende un total de treinta y seis espacios entre hangares existentes y lotes destinados a la construcción de nuevas instalaciones. Según se expone en el reclamo, dentro de los espacios incluidos en el proceso licitatorio se encuentran varios que actualmente están ocupados por permisionarios con permisos de uso en precario vigentes, situación que —a criterio de la Asociación— genera una inconsistencia jurídica, en tanto dichos espacios no se encuentran disponibles al momento de iniciarse el procedimiento de contratación.

Asimismo, la Asociación señala que los actuales permisionarios se enteraron de la eventual intención de la Administración de revocar los permisos mediante la publicación del procedimiento licitatorio, lo cual consideran una actuación sorpresiva, pues no se habría iniciado previamente un procedimiento administrativo individual de revocatoria ni se habría comunicado formalmente a los titulares la posible modificación de su situación jurídica.

Adicionalmente, el reclamo cuestiona el contenido del cartel de licitación, señalando que este establece como requisito para participar la posesión de certificados de explotación comercial, lo cual —según se afirma— excluye a una parte significativa de los actuales usuarios del aeropuerto, particularmente a los propietarios de aeronaves privadas o de aviación general que no realizan actividades comerciales. Esta condición, a criterio de la Asociación, genera un tratamiento desigual, al impedir que quienes actualmente ocupan los espacios puedan competir en igualdad de condiciones dentro del procedimiento licitatorio.

La Asociación también manifiesta que la situación reviste especial gravedad debido a que, según se expone en el escrito, actualmente no existirían alternativas inmediatas en otros aeropuertos cercanos para el resguardo o estacionamiento de aeronaves privadas, señalándose que ni el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma ni el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría dispondrían de espacios disponibles para tales fines. En consecuencia, la eventual revocatoria de los permisos implicaría, en la práctica, la imposibilidad material para los propietarios de continuar operando sus aeronaves desde el área metropolitana.

Desde el punto de vista jurídico, el reclamo sostiene que la eventual revocatoria de los permisos de uso en precario no cumple con los presupuestos establecidos en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública. En particular, se argumenta que no se han expuesto razones suficientes de oportunidad o conveniencia que justifiquen la revocación de los permisos vigentes; que la actuación administrativa resulta intempestiva y arbitraria al haberse iniciado el proceso licitatorio sin comunicar previamente a los permisionarios la decisión administrativa correspondiente; que no se ha otorgado un plazo prudencial para el eventual cumplimiento de la revocatoria; y que tampoco se habría garantizado a los afectados el ejercicio del debido proceso y del derecho de defensa mediante la apertura de procedimientos administrativos individuales.

Asimismo, la Asociación indica que algunos permisionarios habrían recibido resoluciones de revocatoria con posterioridad a la publicación de la licitación, lo cual —según se sostiene— evidenciaría que la decisión de licitar los espacios se adoptó antes de tramitar los procedimientos administrativos correspondientes, circunstancia que, a su criterio, podría comprometer la legalidad de las actuaciones administrativas.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA AUDITORIA INTERNA

Por otra parte, el reclamo plantea que el modelo de asignación de espacios previsto en la licitación podría generar una exclusión estructural del sector de aviación privada dentro del aeropuerto, pese a que el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma constituye el principal aeropuerto de aviación general que presta servicio al Gran Área Metropolitana. En ese sentido, se argumenta que una reorganización del dominio público aeroportuario que excluya a este sector podría afectar el equilibrio funcional del sistema aeronáutico nacional y limitar el acceso a infraestructura necesaria para la operación de aeronaves privadas.

Finalmente, la Asociación advierte que la continuidad del procedimiento licitatorio y de las eventuales revocatorias de permisos en las condiciones señaladas podría generar responsabilidad administrativa y patrimonial para la Administración, en caso de demostrarse la existencia de un funcionamiento anormal o ilegítimo del servicio público.

Con fundamento en lo anterior, la Asociación solicita a las autoridades administrativas suspender las actuaciones dirigidas a revocar los permisos de uso en precario vigentes, así como suspender el procedimiento de contratación promovido para la concesión de espacios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, hasta tanto se determine el estatus jurídico de los permisos existentes y se revise el modelo de asignación de espacios a fin de garantizar su conformidad con el ordenamiento jurídico y con los principios que rigen la administración del dominio público aeroportuario.

iii. Sobre el fondo:

a. Sobre la legitimación de la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA.

En relación con la legitimación activa para la interposición del presente reclamo administrativo, corresponde analizar si la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves ostenta la condición necesaria para actuar dentro del presente asunto en defensa de los intereses que afirma representar.

En primer término, debe indicarse que, si bien la Asociación no aportó junto con su escrito de reclamo documentación que acredite formalmente su constitución, naturaleza jurídica o fines estatutarios, lo cierto es que esta instancia tiene conocimiento de que dicha organización se encuentra debidamente inscrita en el Registro Nacional como persona jurídica bajo la cédula jurídica número 3-002-802378. En ese sentido, aun cuando no se acompañó certificación registral dentro del expediente administrativo, la existencia jurídica de la Asociación es verificable en los registros públicos correspondientes, lo cual permite constatar que se trata de una entidad formalmente constituida conforme al ordenamiento jurídico costarricense y, por ende, con capacidad para actuar en sede administrativa.

Ahora bien, conforme al ordenamiento jurídico administrativo costarricense, la posibilidad de intervenir dentro de un procedimiento no se limita únicamente a quienes ostenten un derecho subjetivo directo, sino también a quienes acrediten la existencia de un interés legítimo susceptible de verse afectado por la actuación administrativa. En este sentido, el artículo 275 de la Ley General de la Administración Pública dispone que podrá ser parte en el procedimiento administrativo, además de la Administración, toda persona física o jurídica cuyo interés legítimo pueda resultar afectado, lesionado o satisfecho total o parcialmente por el acto final que se adopte. Dicho interés puede ser de naturaleza diversa —económica, profesional, corporativa o de cualquier otra índole— siempre que exista una relación razonable entre el objeto del procedimiento y la esfera jurídica del interesado.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA AUDITORIA INTERNA

Asimismo, el artículo 342 del mismo cuerpo normativo establece que las partes podrán recurrir las resoluciones administrativas por motivos de legalidad o de oportunidad, lo cual implica que quienes ostenten la condición de parte se encuentran habilitados para interponer los recursos o reclamos administrativos correspondientes.

En el caso concreto, la Asociación manifiesta haber sido constituida con el propósito de contribuir al desarrollo de la aviación general y de promover y representar los intereses de los usuarios de la aviación civil, particularmente de propietarios y operadores de aeronaves. En esa medida, la organización afirma actuar en representación de un grupo determinable de personas que desarrollan actividades vinculadas con la operación, resguardo y utilización de aeronaves dentro del sistema aeronáutico nacional, intereses que podrían verse eventualmente afectados por las decisiones administrativas relacionadas con la gestión y asignación de espacios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En este sentido, la actuación de la Asociación no se circunscribe a la defensa de un interés individual aislado, sino a la protección de un interés colectivo o sectorial de sus asociados, lo cual ha sido reconocido por la jurisprudencia nacional como una forma válida de legitimación procesal. La doctrina y la jurisprudencia han señalado que los intereses colectivos se caracterizan por pertenecer a un grupo determinable de personas vinculadas entre sí por una relación preexistente —como ocurre en el caso de los miembros de una asociación— y que, por su naturaleza, pueden ser defendidos por la organización que los representa.

Bajo esta lógica, las asociaciones legalmente constituidas pueden intervenir en procedimientos administrativos cuando las actuaciones de la Administración incidan de manera directa o indirecta en la esfera de intereses del grupo que representan, especialmente cuando tales actuaciones se relacionan con la actividad o sector respecto del cual la organización desarrolla sus fines.

En consecuencia, tomando en consideración la existencia jurídica de la Asociación, la naturaleza representativa de sus actuaciones y la relación existente entre el objeto del reclamo planteado y los intereses del sector aeronáutico que afirma representar, esta instancia estima que la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves ostenta legitimación para interponer el presente reclamo administrativo, en defensa de los intereses colectivos de sus asociados, conforme a lo dispuesto en los artículos 275 y 342 de la Ley General de la Administración Pública y a los principios que rigen la participación de los interesados dentro del procedimiento administrativo.

b. Sobre el fondo de los reclamos:

b.i. Sobre la supuesta *"nulidad absoluta de la revocatoria de los permisos de uso precario que pretende materializar la administración a través del concurso/ y o Ausencia de motivación suficiente sobre razones de oportunidad o conveniencia que justifican la revocación de los permisos (incumplimiento del primer presupuesto)".*

La Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves sostiene que la Administración pretende revocar los permisos de uso en precario mediante un concurso, lo cual podría constituir una nulidad absoluta si no se respetan los límites legales aplicables a este tipo de actos.

Explica que los permisos de uso en precario permiten a particulares utilizar bienes de dominio público, pero no otorgan un derecho permanente, sino una autorización temporal, personal y revocable, siempre subordinada al

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

interés público y al control de la Administración. No obstante, el carácter precario del permiso no significa que pueda revocarse de manera arbitraria, ya que la revocación también debe respetar el ordenamiento jurídico.

Hace referencia al artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública el cual establece los requisitos para revocar estos permisos. De acuerdo con esa norma y con la jurisprudencia administrativa y constitucional, sostiene que deben cumplirse cuatro presupuestos:

1) Existencia de razones de oportunidad o conveniencia debidamente motivadas y vinculadas al interés público; no basta una invocación genérica del interés público.
2) Que la revocación no sea intempestiva ni arbitraria, es decir, que no altere de forma sorpresiva la situación del administrado ni carezca de motivación objetiva.
3) Otorgar un plazo prudencial para que el permisionario pueda ajustarse a la decisión administrativa y desocupar o reorganizar su actividad.
4) Respeto al debido proceso y al derecho de defensa, lo cual implica que el administrado debe conocer previamente la intención de revocar el permiso, poder presentar observaciones y recibir una decisión motivada.

Asimismo, expone que la jurisprudencia de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia y del Tribunal Contencioso Administrativo ha señalado que incluso tratándose de permisos en precario, la Administración debe otorgar una audiencia mínima al afectado antes de adoptar la decisión final, con el fin de garantizar el debido proceso y evitar actuaciones sorpresivas o arbitrarias. En conclusión, el argumento central es que la revocatoria de los permisos en precario solo es válida si se cumplen todos esos requisitos, por lo que cualquier actuación administrativa que los omita podría resultar jurídicamente inválida.

En ese sentido arguye que hay inexistencia de los presupuestos necesarios para la validez de la revocatoria de los permisos de uso en precario en el Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños Palma, porque no se cumplen los requisitos que la norma y la jurisprudencia han dispuesto.

Esta instancia jurídica considera pertinente señalar que los argumentos expuestos por la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA **no resultan de recibo**. Ello por cuanto la Administración Pública se encuentra investida de las potestades necesarias para adoptar las decisiones administrativas y legales que el ordenamiento jurídico le confiere, con el fin de garantizar la adecuada gestión de los bienes públicos y la satisfacción del interés público que debe prevalecer en la utilización del dominio público.

En ese sentido, este tema ya fue objeto de análisis por parte de esta asesoría jurídica mediante el oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024, emitido en noviembre de 2024, mediante el cual se rindió criterio legal sobre la viabilidad de promover un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y otros espacios disponibles dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.

En dicho criterio se examinó la procedencia jurídica de utilizar la figura de la licitación como mecanismo para la explotación y asignación de instalaciones públicas dentro del citado aeropuerto. Asimismo, se efectuó un análisis comparativo entre la figura de la concesión administrativa y los permisos de uso en precario, valorando su naturaleza jurídica, alcance y régimen aplicable dentro del marco del dominio público aeroportuario.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

A partir de ese análisis, se concluyó que la utilización de un procedimiento de licitación constituía la alternativa jurídicamente más adecuada y compatible con el ordenamiento jurídico vigente para la asignación y explotación de bienes de dominio público en el ámbito aeroportuario, en la medida en que permite garantizar principios como la transparencia, la igualdad de oportunidades entre los interesados y la adecuada tutela del interés público en la gestión de la infraestructura aeroportuaria.

En el presente caso, la propia Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA **reconoce la naturaleza precaria de la asignación de espacios** que se ha venido realizando mediante permisos de uso en precario. En consecuencia, resulta claro que dichas autorizaciones administrativas no confieren a sus beneficiarios un derecho permanente o consolidado sobre los espacios aeroportuarios, sino únicamente una habilitación temporal y revocable, subordinada en todo momento a las potestades de administración, dirección y recuperación que conserva la Administración sobre los bienes de dominio público.

Bajo esa lógica, el hecho de que algunos permisos de uso en precario se encuentren actualmente vigentes no constituye un obstáculo jurídico para que la Administración adopte nuevas medidas de gestión del dominio público, ni impide que implemente mecanismos distintos de asignación o explotación de dichos espacios, cuando ello resulte más adecuado para la satisfacción del interés público.

En ese sentido, la decisión de promover un proceso de licitación para la asignación de espacios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se enmarca en las potestades legales de la Administración para reorganizar y optimizar el uso de bienes de dominio público, procurando garantizar principios como la transparencia, la igualdad de acceso entre potenciales interesados y una gestión más eficiente de la infraestructura aeroportuaria. Por lo tanto, la existencia previa de permisos de uso en precario no limita ni impide jurídicamente la implementación del procedimiento licitatorio dispuesto por la Administración.

Sostiene además la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves que no existen razones de oportunidad ni conveniencia que justifiquen la decisión del Consejo Técnico de Aviación Civil de revocar los permisos de uso en precario, decisión consignada en la sesión ordinaria número 54-2025 y formalizada mediante el acuerdo CETAC-AC-2025-1033 dentro del procedimiento licitatorio publicado en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP).

Según el planteamiento de la Asociación, al momento de adoptarse dicha decisión la Administración carecía de un motivo legal suficiente para revocar los permisos existentes. En esa línea argumentativa se sostiene que no existiría un acto administrativo debidamente motivado que explique por qué la revocación de los permisos vigentes sería la medida más adecuada para satisfacer el interés público en cada caso concreto, especialmente considerando los derechos de los actuales permisionarios.

No obstante, esta instancia considera que tal afirmación carece de fundamento válido. En efecto, del análisis del acuerdo adoptado en la sesión ordinaria número 54-2025, celebrada el 14 de octubre de 2025 por el Consejo Técnico de Aviación Civil, cuya nulidad se pretende, se desprende claramente que la decisión adoptada no fue arbitraria ni carente de motivación, sino que se sustentó en antecedentes técnicos y jurídicos previamente analizados por la Administración.

En particular, el acuerdo hace referencia expresa al oficio número DGAC-AJ-OF-1268-2024 de 19 de noviembre de 2024, emitido por la Unidad de Asesoría Jurídica, denominado *"Criterio legal sobre la viabilidad*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

para un proceso de licitación para la asignación del hangar número 1 y demás espacios disponibles en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma". En dicho criterio se realizó un análisis jurídico previo sobre la procedencia de implementar un procedimiento licitatorio para la asignación y explotación de espacios aeroportuarios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, valorando las distintas figuras jurídicas aplicables para la explotación de bienes de dominio público.

Asimismo, el acuerdo toma en consideración lo dispuesto en el oficio número CETAC-AC-2025-0719 de 22 de julio de 2025, mediante el cual se comunicó la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria número 28-2025 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 29 de mayo de 2025. En dicha oportunidad se instruyó al Departamento de Aeropuertos para elaborar las condiciones y términos de referencia del proceso licitatorio, incluyendo el análisis técnico de variables tales como la proyección de espacios disponibles, la cantidad de metros a concesionar, el área del aeropuerto involucrada, el plazo de la concesión, las causales de otorgamiento, la estructura tarifaria y demás parámetros necesarios para estructurar adecuadamente el procedimiento conforme a la Ley General de Contratación Pública y su respectivo reglamento.

De igual manera, se dispuso la participación de la Unidad de Proveeduría Institucional y de la Asesoría Jurídica, a fin de brindar el acompañamiento técnico y jurídico correspondiente dentro del ámbito de sus competencias.

En consecuencia, resulta claro que la decisión adoptada por el Consejo Técnico de Aviación Civil de ordenar la apertura de un proceso licitatorio bajo la figura de concesión de instalaciones públicas para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles incluyendo aquellos actualmente utilizados por particulares dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, se sustentó en un análisis previo de viabilidad técnica y jurídica. Por ello, dicha decisión responde a una valoración administrativa orientada a determinar que la utilización de la figura concesional resultaba la alternativa más adecuada para una gestión más eficiente del dominio público aeroportuario y para la satisfacción del interés público.

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

Obsérvese que la Decisión Inicial, específicamente en el apartado 2, señala la justificación de esta contratación y dispone lo siguiente:

> *"(...)*
>
> ***1. Justificación***
>
> *El crecimiento de la industria aeronáutica en el país, específicamente, la interesada en desarrollar sus actividades desde el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma requiere de un servicio público efectivo, equitativo y seguro a partir del uso de los espacios (hangares y lotes) emplazados en dicha instalación aeroportuaria.*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Además, es necesario indicar que para los efectos del uso y disfrute de los espacios y hangares, existe infraestructura de acceso y tránsito que es compartida por los permisionarios y cuya inversión y mantenimiento se encuentra en manos de la Dirección General de Aviación Civil. Para los efectos de costos, esto significa que existen inversiones en "CAPEX" y además existen gastos de mantenimiento que de no llevarse a cabo, no podría lograrse el uso y disfrute de los espacios bajo las condiciones actuales. Asimismo, para efectos de administrar el uso de espacios, la Dirección General de Aviación Civil incurre en gastos administrativos que podría captar por medio de la concesión de trato.

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

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

• El resguardo y conservación de aeronaves de los permisionarios a los que se les haya otorgado por parte del CETAC, un permiso de uso en precario.

• Servir de instalaciones aeronáuticas para el desarrollo de actividades vinculantes en el contexto económico y social del transporte público – privado al amparo de los respectivos certificados de empresas de taxi aéreo, chárter, transporte externo de carga, fotografía aérea, así como otras no dedicadas al transporte aéreo pero que, si aportan al desarrollo económico y social del país como el caso de las escuelas de aviación, los talleres de reparación de aeronaves, etc.

• El desarrollo de la aviación general, asociada usualmente a la aviación ejecutiva.

• Finalmente, la aviación particular o privada mediante la cual se procura brindar un espacio a los dueños de aeronaves que son utilizadas con fines absolutamente personales.

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

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

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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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

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

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

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

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

Para tal efecto, siendo que a la Dirección General de Aviación Civil le corresponde atender, proteger y fomentar de manera justa, equitativa y segura las necesidades de los usuarios que desarrollan estas actividades, resulta imperativo promover y regular la concesión de los espacios (hangares y lotes) ubicados dentro del inmueble de trato, gestión que adicionalmente permitirá garantizar transparencia en la asignación de los espacios, mediante la figura de ***concesión de instalaciones públicas****.*

La presente decisión inicial se soporta en el Acuerdo CETAC-AC-2025-1033artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria 54-2025, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 14 de octubre del 2025, que indica:

"Ordenar la apertura de un proceso licitatorio, bajo la figura de Concesión de Instalaciones Públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y los otorgados a privados del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Para ello, se instruye al Departamento de Aeropuertos para que el día 17 de octubre envié al Departamento Legal la decisión inicial, siendo que fue una instrucción girada desde el 22 de julio de 2025 y proceda con la elaboración de la Decisión Inicial, conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública, el artículo 94 de la Ley General de Aviación Civil, y los artículos 4 y 5 del Reglamento para la Asignación de Espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Asimismo, dado que aún está pendiente el estudio

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

técnico para la actualización de tarifas, la base para la concesión de las instalaciones públicas será determinada por los resultados de dicho estudio técnico".

La base tarifaria para la concesión de las instalaciones públicas (lotes y hangares), se determinó sobre el estudio técnico denominado "Actualización Tarifas de Hangares ***Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños" realizado por la empresa The Project International Group,*** *que ha proyectado tres ámbitos de actividad (Aviación Comercial, Aviación Particular y Trabajos Aéreos), para cada uno de los cuales se han estimado tres plazos de concesión (corto, mediano y largo plazo).*

Debido a que el plazo de la contratación se estipuló para 10 años, la base tarifaria se toma de los rubros de largo plazo.

(...)".

Como puede apreciarse de lo anterior, la justificación institucional del procedimiento licitatorio se encuentra claramente expuesta en la **Decisión Inicial**, la cual explica las razones de orden técnico, operativo, económico y de gestión pública que hacen necesario implementar un modelo de concesión de espacios aeroportuarios.

En consecuencia, del análisis integral del expediente administrativo se desprende que **sí existen razones objetivas, técnicas, jurídicas y de política pública que justifican la decisión adoptada por el Consejo Técnico de Aviación Civil**. Por ello, no resulta correcto afirmar que la Administración carecía de motivación o fundamento para ordenar la apertura del proceso licitatorio. Por el contrario, la decisión responde a una valoración administrativa orientada a mejorar la gestión del dominio público aeroportuario y a garantizar que la asignación de los espacios se realice mediante un mecanismo transparente, competitivo y acorde con el interés público.

En esa misma línea, conviene recordar que la jurisprudencia ha señalado reiteradamente que la motivación del acto administrativo se satisface cuando la Administración expone las razones de hecho y de derecho que justifican la decisión adoptada, aun cuando estas se encuentren desarrolladas en antecedentes, estudios técnicos o criterios incorporados al expediente administrativo.

En este sentido, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia ha indicado que la motivación de los actos administrativos no exige una fórmula sacramental ni una exposición aislada en un único documento, sino que puede desprenderse del conjunto de actuaciones y antecedentes que integran el expediente administrativo, siempre que permitan comprender las razones que condujeron a la decisión final y posibiliten su control de legalidad.

De igual forma, el Tribunal Contencioso Administrativo ha señalado que la motivación del acto administrativo debe analizarse de manera integral, considerando no solo el acto final, sino también los informes técnicos, criterios jurídicos y antecedentes que sirvieron de fundamento para la decisión administrativa, los cuales forman parte del iter administrativo que conduce a la emisión del acto.

Bajo esa perspectiva, en el presente caso no puede sostenerse válidamente que exista ausencia de motivación o de razones de oportunidad y conveniencia. Por el contrario, el expediente administrativo evidencia que la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

decisión de promover un proceso licitatorio para la concesión de espacios en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma se sustenta en criterios jurídicos previos, análisis técnicos institucionales y en la propia Decisión Inicial del procedimiento, los cuales explican de manera clara y suficiente las razones que justifican la adopción de dicho modelo de gestión del dominio público aeroportuario.

En consecuencia, la alegada ausencia de motivación invocada por la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves no se verifica en el expediente administrativo, por lo que el argumento planteado carece de sustento fáctico y jurídico, debiendo rechazarse.

b.2. Sobre el supuesto *"Carácter intempestivo y arbitrario de la actuación administrativa (incumplimiento del segundo presupuesto)"*

La Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA sostiene que la actuación administrativa tiene un carácter intempestivo y arbitrario, por lo que se incumple el segundo presupuesto exigido para la revocatoria de permisos de uso en precario. Según su planteamiento, los permisionarios se enteraron de la eventual revocación de sus permisos únicamente a través de la publicación del proceso licitatorio en el Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), en el cual se incluyeron espacios que actualmente se encuentran ocupados por ellos.

La Asociación afirma que esto evidenciaría una actuación arbitraria por parte de la Administración, ya que —según indica— se decidió someter a concurso espacios ocupados bajo permisos vigentes sin haber iniciado previamente procedimientos formales de revocatoria, ni haber notificado individualmente a los titulares sobre una eventual modificación de su situación jurídica.

En ese sentido, argumenta que los permisionarios se enfrentan a una situación en la cual:

1. Los espacios que ocupan fueron incluidos dentro del proceso licitatorio.
2. Se contempla la revocatoria de los permisos vigentes como parte del concurso.
3. No se les ha comunicado formalmente ningún procedimiento administrativo individual ni las razones concretas que justificarían esa decisión.

Con base en lo anterior, la Asociación concluye que la actuación administrativa no cumple con la exigencia legal de que la revocación no sea intempestiva, ya que —a su criterio— altera de manera abrupta la situación jurídica de los permisionarios sin una comunicación previa adecuada ni una motivación individualizada.

En primer término, debe recordarse que los permisos de uso sobre bienes de dominio público otorgados a título precario constituyen situaciones jurídicas esencialmente revocables y subordinadas al interés general. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, dichos permisos pueden ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad para la Administración, siempre que la revocación no sea arbitraria ni intempestiva y se otorgue un plazo prudencial para su cumplimiento.

Adicionalmente, debe precisarse que el procedimiento de licitación mayor promovido por la Administración no constituye el acto jurídico mediante el cual se revocan los permisos de uso en precario, ni tiene como finalidad regular la terminación individual de tales actos administrativos. La revocación de los permisos constituye un

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

acto administrativo autónomo que debe tramitarse y ejecutarse por la autoridad competente conforme al régimen previsto en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública. En consecuencia, no corresponde al pliego de condiciones de una licitación pública establecer o regular la revocatoria de los permisos de uso en precario, pues dicha materia pertenece al ámbito propio del ejercicio de la potestad administrativa de gestión del dominio público y de los actos administrativos que habilitan o extinguen el uso de bienes demaniales.

En ese sentido, los actos administrativos mediante los cuales se dispuso la revocatoria de los permisos de uso en precario y el consecuente desalojo de los espacios han sido debidamente notificados a los respectivos permisionarios, estableciendo además un proceso de transición ordenado que permite a la Administración recuperar los espacios dentro de un marco de legalidad, razonabilidad y seguridad jurídica, previo a su asignación mediante el procedimiento concursal correspondiente. De esta manera, el procedimiento licitatorio no tiene por objeto resolver la situación jurídica individual de cada permisionario, sino establecer las condiciones bajo las cuales los espacios aeroportuarios serán concesionados en el futuro a operadores que cumplan con los requisitos técnicos, regulatorios y económicos exigidos por el ordenamiento jurídico.

Asimismo, debe tenerse presente que la eventual interposición de recursos administrativos contra los actos de revocatoria o desalojo no suspende automáticamente la ejecución de tales decisiones. De conformidad con el artículo 148 de la Ley General de la Administración Pública, los actos administrativos son ejecutivos desde su notificación y pueden ser ejecutados por la Administración aun cuando se interpongan recursos contra ellos, salvo que la propia Administración o la autoridad competente disponga expresamente la suspensión de sus efectos. En consecuencia, la mera interposición de un recurso por parte del permisionario no constituye un obstáculo jurídico para la ejecución del desalojo ni para la recuperación administrativa del bien demanial.

En consecuencia, no existe la omisión jurídica alegada por la parte recurrente, pues la situación de los permisionarios en precario ha sido previamente comunicada y forma parte del proceso institucional de ordenamiento del uso del dominio público aeroportuario, mientras que el cartel del procedimiento licitatorio tiene por objeto regular las condiciones bajo las cuales se adjudicarán las nuevas concesiones. Pretender que el pliego de condiciones incorpore reglas específicas sobre la revocación de permisos precarios implicaría confundir el ámbito propio del procedimiento de contratación pública con el régimen jurídico de los actos administrativos que regulan el uso del demanio.

Por lo anterior, esta Unidad de Asesoría Jurídica concluye que la alegada infracción al artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública no se configura en el presente caso, en los términos solicitados por la parte recurrente.

b.3. Sobre la *"Ausencia de un plazo prudencial para el cumplimiento de una eventual revocación (incumplimiento del tercer presupuesto)"*

La Asociación sostiene que la Administración incumplió el tercer presupuesto legal exigido para la revocación de permisos en precario, relativo al otorgamiento de un plazo prudencial para el cumplimiento del acto. Señala que, en el caso concreto, la revocación se encuentra implícita en el acuerdo que ordena el proceso licitatorio, sin que se haya seguido formalmente un procedimiento de revocatoria respecto de los permisos vigentes.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Asimismo, argumenta que la inclusión de espacios actualmente ocupados dentro del objeto de la licitación genera un escenario en el cual los permisionarios podrían perder el uso de dichos espacios sin que exista una resolución firme de revocatoria ni un plazo razonable que les permita reorganizar sus operaciones.

Finalmente, enfatiza que esta situación resulta especialmente sensible debido a la naturaleza de los bienes involucrados hangares destinados al resguardo, operación y mantenimiento de aeronaves, los cuales requieren condiciones técnicas específicas que no pueden ser trasladadas o sustituidas de manera inmediata. Añade que, en su criterio, no existirían alternativas disponibles en la Gran Área Metropolitana para reubicar dichas operaciones, lo que agravaría los efectos de una eventual revocación sin plazo prudencial.

En el presente caso, esta Asesoría Jurídica considera que el argumento expuesto por la Asociación carece de sustento suficiente, en tanto se formula en términos generales y abstractos, sin individualizar situaciones fácticas concretas ni acreditar afectaciones reales y específicas respecto de un administrado determinado. En efecto, tal como se ha señalado, el acuerdo que se reputa como nulo constituye un acto administrativo de alcance general mediante el cual el Consejo Técnico de Aviación Civil dispuso el inicio de un proceso licitatorio, por lo que, por su propia naturaleza, no comporta en sí mismo la revocación individualizada de los permisos de uso en precario.

Ahora bien, en lo que respecta a la materialización de eventuales revocatorias, consta que la Administración ha emitido actos administrativos formales, debidamente motivados y notificados a los operadores que ostentan permisos de uso en precario sobre los bienes de dominio público incluidos dentro del proceso licitatorio. Dichos actos de revocatoria no solo cumplen con las exigencias formales y sustantivas del ordenamiento jurídico, sino que además establecen expresamente las condiciones bajo las cuales se ejecutará el eventual desalojo, garantizando que este no se produzca de manera intempestiva ni arbitraria.

En particular, en las resoluciones de revocatoria notificadas se dispone de forma clara que la ocupación material de los espacios se mantendrá de manera transitoria y provisional, permitiendo a los permisionarios continuar con el uso de los hangares y demás áreas asignadas hasta tanto se materialice el proceso licitatorio promovido por el Consejo Técnico de Aviación Civil y la eventual adjudicación al nuevo ocupante adquiera firmeza. Esta previsión administrativa constituye, precisamente, una manifestación concreta del otorgamiento de un plazo prudencial, en los términos exigidos por el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.

Bajo esta lógica, no resulta correcto afirmar que la Administración haya omitido conceder un plazo razonable o que haya generado una situación de desalojo inmediato o sorpresivo. Por el contrario, la solución adoptada procura un equilibrio entre el ejercicio de la potestad revocatoria —inherente a la naturaleza precaria del permiso— y la necesidad de evitar afectaciones abruptas a la actividad de los administrados, permitiendo una transición ordenada hasta la culminación del procedimiento licitatorio.

En consecuencia, lejos de configurarse una infracción al tercer presupuesto legal, se evidencia que la Administración ha actuado conforme a derecho, estableciendo mecanismos que aseguran la continuidad temporal de la ocupación mientras se concreta el nuevo modelo de asignación de los espacios, lo cual satisface plenamente la exigencia de un plazo prudencial y desvirtúa el argumento planteado por la Asociación.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

b.4. Sobre la supuesta *"Vulneración del debido proceso y del derecho de defensa (incumplimiento del cuarto presupuesto, que deriva de los derechos fundamentales de los permisionarios y la jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa"*.

Alega la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA que junto a los presupuestos legales anteriormente analizados, la revocatoria de un permiso de uso en precario debe respetar los principios constitucionales del debido proceso y del derecho de defensa. Expone que en el presente caso, dichos principios también resultan totalmente comprometidos, pues a la fecha, cuatro meses después de que se emitiera la voluntad del Consejo Técnico de Aviación Civil, algunos de los titulares de los permisos son fueron notificados del inicio de un procedimiento administrativo de revocatoria, sin haber tenido oportunidad conforme a derecho y conforme a debido proceso, de conocer los fundamentos de la eventual decisión administrativa o de formular las observaciones correspondientes.

Por el contrario, la eventual modificación de su situación jurídica se ha manifestado indirectamente a través de la apertura de un proceso licitatorio que incluye los espacios que actualmente ocupan. De esta forma, la actuación administrativa prescinde de un ámbito mínimo de audiencia y contradicción previo a la adopción del acto final, lo cual resulta incompatible con las garantías básicas que el ordenamiento constitucional reconoce a toda persona frente a decisiones administrativas que afectan su esfera jurídica.

En cuanto al argumento relativo a la supuesta vulneración del debido proceso y del derecho de defensa, esta Asesoría Jurídica considera que el mismo no resulta de recibo, por cuanto parte de una premisa incorrecta sobre la forma en que la Administración ha venido actuando en el presente caso.

En primer término, debe reiterarse que el acuerdo adoptado por el Consejo Técnico de Aviación Civil en la sesión ordinaria número 54-2025 constituye un acto administrativo de carácter general, mediante el cual se dispuso el inicio de un proceso licitatorio para la concesión de espacios aeroportuarios, y no un acto individual de revocatoria de permisos. En consecuencia, no es jurídicamente correcto sostener que, a partir de dicho acuerdo, se haya producido una afectación directa e inmediata a la esfera jurídica de los permisionarios que exigiera, en ese momento, la apertura de procedimientos individuales con garantía plena de audiencia.

Ahora bien, en lo que respecta a las revocatorias de los permisos de uso en precario, se considera que esta Administración ha procedido a emitir los actos administrativos correspondientes de manera individualizada, los cuales han sido debidamente notificados a los interesados. En dichos actos se consignan las razones que sustentan la decisión administrativa, así como las condiciones de su ejecución, cumpliéndose con ello los elementos esenciales del debido proceso administrativo, en particular el deber de motivación y la comunicación formal del acto.

Aunado a lo anterior, resulta necesario precisar que, por la propia naturaleza jurídica de los permisos de uso en precario, estos no generan un derecho subjetivo pleno ni consolidado a favor del administrado, sino una situación jurídica esencialmente temporal, revocable y subordinada al interés público. En esa medida, ni la normativa aplicable ni la jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa exigen la tramitación de un procedimiento administrativo previo complejo o pleno como condición para su revocatoria.

Por el contrario, el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública habilita expresamente a la Administración para revocar este tipo de permisos por razones de oportunidad o conveniencia, sin

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

responsabilidad, siempre que dicha decisión no sea arbitraria ni intempestiva y que se otorgue un plazo prudencial para su ejecución.

En este sentido, la exigencia de debido proceso en estos supuestos se materializa en la existencia de un acto debidamente motivado, su notificación al interesado y la posibilidad de ejercer los recursos administrativos correspondientes, así como en la garantía de que la revocatoria no se ejecute de forma abrupta o sorpresiva. Precisamente, en el presente caso, dichas condiciones han sido observadas por la Administración.

En efecto, tal como se ha indicado, en las resoluciones de revocatoria se ha dispuesto expresamente que la ocupación material de los espacios se mantendrá de forma transitoria y provisional, permitiendo a los permisionarios continuar con el uso de los hangares hasta tanto se materialice el proceso licitatorio y la eventual adjudicación adquiera firmeza. Esta circunstancia excluye cualquier carácter intempestivo de la medida y demuestra que la Administración ha procurado una transición ordenada y razonable.

Adicionalmente, los administrados cuentan con los mecanismos recursivos previstos en el ordenamiento jurídico para impugnar los actos de revocatoria, lo cual garantiza plenamente su derecho de defensa y contradicción. En consecuencia, no se configura la alegada vulneración al debido proceso ni al derecho de defensa, ya que la Administración ha actuado conforme a la naturaleza jurídica de los permisos en precario, a la normativa aplicable y a la jurisprudencia vigente, respetando las garantías mínimas exigibles y evitando en todo momento una actuación arbitraria o intempestiva.

b.5. Sobre la *"Emisión de resoluciones de revocatoria en forma posterior a la publicación del Acuerdo del Consejo, vía licitación".*

Expone la asociación que todos los vicios antes desarrollados, que motivan el presente reclamo de nulidad del acuerdo cuestionado, se agravan todavía más con el hecho de que algunos de los permisionarios manifiestan haber recibido en fecha reciente, una resolución administrativa de revocatoria, sustentada precisamente en el acto de la licitación.

Lo anterior confirma que no hubo un debido proceso previo e intempestivo garantista para los permisionarios, justificado en razones de interés público. De forma anormal, contraria a derecho e ilícita, se les otorga a los espacios permisionados la condición de ser licitados sin siquiera haber adquirido firmeza el proceso previo de revocatoria, para despojar a los permisionarios del único espacio disponible que les fue conferido para albergar aeronaves. No omitimos manifestar, que todas estas actuaciones además atentan contra los principios que rigen el servicio público, tanto en lo que se refiere al acceso como la eficiencia en su prestación. Para que la actividad administrativa sea eficaz e idónea para dar cumplida respuesta al interés público, las reglas de rapidez y economicidad no deben sacrificar los principios de organización y control aptos para garantizar la distribución y la óptima satisfacción global de los múltiples sectores de aviación.

Expone que, continuar con la licitación de espacios no disponibles por estar permisionados, revocar en forma implícita e indebida los espacios permisionados sin el debido proceso, construir en modo anormal y arbitrario las razones de interés público que darían pie a dicho despojo, y mantener desprovisto al sector de aviación civil privada de espacios idóneos para resguardar y mantener las aeronaves constituyen conductas lesivas que colocan a nuestros asociados en un estado de indefensión, con potenciales daños irreparables al sector general de aviación civil y a los particulares dueños de las aeronaves, por haber sido desprovistos de los espacios

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA AUDITORIA INTERNA

idóneos para resguardo y mantenimiento del automotor sin justa causa. Lo anterior, sin entrar a dimensionar en la reparación del daño en que incurriría la Administración pública, por tratarse de conductas inconformes con el ordenamiento jurídico.

En cuanto al argumento expuesto por la Asociación relativo a la supuesta irregularidad en la emisión de las resoluciones de revocatoria con posterioridad al acuerdo que dispuso la apertura del proceso licitatorio, esta Asesoría Jurídica considera que el mismo carece de fundamento jurídico, al sustentarse en una interpretación errónea de la secuencia y naturaleza de las actuaciones administrativas desplegadas.

En primer término, no existe irregularidad alguna en que la Administración, una vez adoptada la decisión de iniciar un proceso licitatorio para la concesión de espacios aeroportuarios, proceda posteriormente a emitir los actos administrativos individuales necesarios para materializar dicha decisión, entre ellos, las resoluciones de revocatoria de los permisos de uso en precario. Por el contrario, dicha actuación responde a una lógica administrativa ordenada, en la cual un acto de carácter general como lo es el acuerdo que ordena la licitación se ejecuta mediante actos concretos e individualizados dirigidos a los administrados directamente afectados.

En ese sentido, no resulta correcto afirmar que la revocatoria se haya producido de forma implícita o indebida con la sola publicación del proceso licitatorio. Tal como se ha indicado reiteradamente, la revocatoria de los permisos se ha materializado a través de actos administrativos formales, debidamente motivados y notificados a cada permisionario, en los cuales se establecen las razones que justifican la decisión y las condiciones para su ejecución. Por tanto, no existe una sustitución del procedimiento de revocatoria por el proceso licitatorio, sino una coexistencia de actuaciones administrativas con finalidades distintas pero complementarias.

Asimismo, debe reiterarse que, dada la naturaleza precaria de los permisos de uso sobre bienes de dominio público, la Administración se encuentra legalmente facultada para revocarlos por razones de oportunidad o conveniencia, sin que ello requiera la existencia de un procedimiento previo complejo o la consolidación de una situación jurídica definitiva a favor del administrado. La normativa y la jurisprudencia han sido claras en señalar que las limitaciones a esta potestad radican en que la revocatoria no sea arbitraria ni intempestiva, y que se otorgue un plazo prudencial para su ejecución, condiciones que, como se ha expuesto, han sido debidamente observadas en el presente caso.

Por otra parte, en lo que respecta a la alegada afectación al debido proceso, tampoco se configura la violación invocada, toda vez que los actos de revocatoria han sido debidamente notificados, contienen la motivación correspondiente y habilitan a los interesados para ejercer los recursos administrativos previstos en el ordenamiento jurídico, garantizándose así su derecho de defensa. Adicionalmente, la propia Administración ha dispuesto que la ocupación de los espacios se mantenga de manera transitoria y provisional hasta tanto se consolide la adjudicación derivada del proceso licitatorio, lo que excluye cualquier carácter sorpresivo o abrupto de la medida.

En cuanto a la afirmación de que se estarían licitando espacios "no disponibles", debe indicarse que precisamente el proceso licitatorio tiene como finalidad redefinir el modelo de asignación de dichos espacios bajo una figura jurídica distinta la concesión de instalaciones públicas, lo cual implica necesariamente la finalización de los títulos precarios existentes, conforme a las potestades de gestión del dominio público que ostenta la Administración. Ello no constituye una actuación ilícita, sino el ejercicio legítimo de competencias orientadas a garantizar una administración más eficiente, transparente y equitativa de los bienes públicos.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Finalmente, en relación con las alegaciones sobre eventuales daños al sector de aviación civil o a los permisionarios, estas se plantean en términos meramente hipotéticos y carecen de sustento técnico o probatorio en el expediente administrativo. Por el contrario, la decisión adoptada por la Administración se encuentra debidamente motivada en razones de interés público, orientadas a optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria, fortalecer la gestión del servicio público y garantizar condiciones de acceso más transparentes y competitivas. En consecuencia, no se evidencian los vicios de nulidad alegados por la Asociación, sino que, por el contrario, se verifica que la actuación administrativa se ha desarrollado conforme al ordenamiento jurídico, respetando la naturaleza de los permisos en precario, las garantías mínimas del debido proceso y los principios que rigen la gestión del dominio público.

b.6. Sobre la *"Exclusión de la aviación particular atenta contra el dominio público aeroportuario".*

El Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma constituye una infraestructura esencial del sistema aeronáutico nacional y forma parte del dominio público aeroportuario, entendido como el conjunto de bienes demaniales destinados a la prestación de servicios aeronáuticos y al desarrollo de la aviación civil. Como bien público afectado constitucionalmente a un servicio de interés general, su utilización debe organizarse conforme a criterios de legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y equilibrio entre los distintos actores que integran el ecosistema aeronáutico.

En el caso particular del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, debe tenerse presente que este aeropuerto constituye, en términos operativos y geográficos, el principal y prácticamente único aeropuerto de aviación general que sirve directamente al Gran Área Metropolitana, permitiendo el desarrollo de actividades aeronáuticas no comerciales, entre ellas la aviación particular o privada. En consecuencia, cualquier modelo de administración o asignación de espacios que derive en la exclusión total de este segmento de usuarios supone una alteración sustancial del destino público del bien y del equilibrio funcional del sistema aeronáutico nacional.

Conviene recordar, además, que los diferentes hangares actualmente permisionados resguardan aeronaves privadas que, por su naturaleza y regulación especial, no pueden tratarse al igual que otros bienes muebles o motores. Su mantenimiento, resguardo y tránsito no son equiparables a los de bienes de uso común que puedan almacenarse o resguardarse en cualquier recinto. La operación aeronáutica exige infraestructura específica, sometida a regulaciones técnicas y de seguridad propias del sector.

Esta cualidad es reconocida por el propio expediente administrativo. En particular, el oficio número DGAC-DFA-RF-TES-OF-0106-2026 de 16 de febrero de 2026, incorporado al expediente de la Licitación Mayor número 2026LY-000003-0006600001, señala que los hangares constituyen infraestructura aeroportuaria destinada a tales fines y describe estos espacios como:

> *"Fuera de la terminal*
> *• Hangares*
> *• Terrenos destinados a construir hangares*
> *Estos espacios son inherentes al estado, los aviones pequeños solamente pueden rodar dentro de los aeropuertos como también pernotar en estos espacios, es un servicio que es exclusivo del CETAC (Aeropuertos Internacionales)".*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

La propia Administración reconoce, entonces, que las aeronaves privadas únicamente pueden rodar, operar y pernoctar dentro de instalaciones aeroportuarias, siendo este un servicio que se presta exclusivamente a través de los aeropuertos administrados por el Estado. Bajo esa premisa, excluir al sector de aviación privada del acceso a dichos espacios supone, en la práctica, privarlo del único entorno técnicamente apto para el resguardo, mantenimiento y operación de sus aeronaves.

Esta situación resulta particularmente grave si se considera que, en la coyuntura actual, se han producido irregularidades en el debido proceso asociado a la eventual revocatoria de permisos en precario, mientras que el pliego de condiciones del concurso recientemente publicado excluye expresamente a los operadores privados de participar en la asignación de nuevos espacios. El efecto combinado de ambas decisiones administrativas deja a los propietarios de aeronaves privadas sin ninguna posibilidad real de acceder a un espacio público destinado al resguardo y mantenimiento de sus propios bienes.
Tal escenario lesiona directamente diversas libertades fundamentales reconocidas por el ordenamiento constitucional.

En primer lugar, se afecta la libertad de tránsito y de circulación, consagrada en la Constitución Política de Costa Rica. En el ámbito aeronáutico, esta libertad se manifiesta de forma específica en la libertad de navegación aérea civil, reconocida por la Ley General de Aviación Civil, que permite el despegue, circulación y aterrizaje de aeronaves civiles dentro del territorio nacional, sujeto a regulación técnica y de seguridad.

Es cierto que la libertad de tránsito no implica un derecho irrestricto a ocupar bienes de dominio público ni a exigir una modalidad específica de infraestructura; sin embargo, tampoco puede ser objeto de restricciones estructurales que tornen ilusorio su ejercicio para una categoría legalmente reconocida de usuarios.

En el caso bajo análisis, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma constituye el principal aeropuerto de aviación general que sirve al Gran Área Metropolitana. Si el modelo concesional adoptado produce la eliminación total o casi total de espacios destinados a aeronaves privadas:

- Se priva materialmente a sus propietarios del punto operativo razonablemente accesible para ejercer la navegación aérea desde la capital.
- Se desplaza la actividad hacia aeródromos periféricos que no necesariamente resultan funcionalmente equivalentes.
- Se genera una barrera estructural que no deriva de una prohibición legal expresa, sino del diseño administrativo del acceso a infraestructura.

No se trata, por tanto, de una simple regulación del uso del dominio público, sino de una restricción indirecta de la libertad de circulación aérea, al eliminar la posibilidad real de operar desde el único aeropuerto de aviación general con condiciones técnicas y geográficas adecuadas para el centro del país.

Desde la doctrina constitucional, toda restricción a un derecho fundamental debe cumplir con un test de proporcionalidad que exige:

1. Base legal suficiente.
2. Finalidad legítima.
3. Necesidad.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 16-2026

4. Proporcionalidad en sentido estricto.

La exclusión estructural de la aviación privada difícilmente superaría este test si la finalidad alegada responde únicamente a criterios económicos o a la maximización del canon concesional, cuando existen alternativas regulatorias menos lesivas, como la segmentación de espacios, la asignación de cupos o la diferenciación de categorías de uso e incluso la modificación del modelo tarifario establecido por Aviación Civil y/o la ARESEP.

El punto central del presente planteamiento no consiste en afirmar la existencia de un derecho absoluto a disponer de un hangar dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Lo que se sostiene es que la Administración no puede organizar el dominio público aeroportuario de manera tal que haga impracticable el ejercicio de una actividad lícita, reconocida por la ley y parte integral del sistema aeronáutico nacional.

En consecuencia, la libertad de tránsito —en su manifestación aeronáutica— resulta indirectamente afectada cuando se elimina, sin justificación técnica suficiente, la infraestructura mínima necesaria para su ejercicio en el principal aeropuerto de aviación general del país.

A ello se suma la posible afectación al derecho de propiedad privada, consagrado en el artículo 45 de la Constitución Política, que establece que la propiedad es inviolable y que nadie puede ser privado de ella sino por interés público legalmente comprobado y previa indemnización. Si las aeronaves privadas, por su propia naturaleza técnica y regulatoria, únicamente pueden ser resguardadas en infraestructura aeroportuaria especializada, impedir el acceso a esta infraestructura supone afectar sustancialmente el goce efectivo del bien.

Asimismo, debe considerarse el principio de libertad de comercio, reconocido en el artículo 46 constitucional, que prohíbe toda práctica que restrinja indebidamente el ejercicio de actividades económicas lícitas o genere tendencias monopolizadoras. Un esquema de asignación de espacios que favorezca exclusivamente a operadores comerciales, excluyendo completamente a los propietarios privados, podría derivar en una concentración indebida del uso de infraestructura pública aeroportuaria.

El análisis debe complementarse con el marco jurídico internacional aeronáutico. Costa Rica es Estado Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), instrumento constitutivo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual integra el bloque de legalidad aplicable al sistema aeronáutico nacional.

Este instrumento establece principios estructurales relevantes, entre ellos el principio de no discriminación en el acceso a las instalaciones aeroportuarias y el compromiso estatal de proveer infraestructura adecuada para el desarrollo de la aviación civil. La aviación civil comprende tanto la aviación comercial como la aviación general y privada; no se trata de categorías accesorias, sino de componentes estructurales del sistema.

En este contexto, un modelo concesional que produzca en la práctica la desaparición o exclusión total de la aviación particular del principal aeropuerto de aviación general del país que esta utiliza, no es conciliable con el deber estatal de garantizar infraestructura aeronáutica adecuada para el desarrollo integral de la aviación civil.

Las arbitrariedades identificadas —la revocatoria de permisos sin el debido proceso y la publicación de un pliego que excluye al sector de aviación privada— se agravan además por la ausencia de motivación técnica en aspectos esenciales de la contratación, tales como:

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

- la definición de un modelo que garantice la participación del sector de aviación privada;
- la construcción de una tarifa ajustada a la realidad del mercado nacional;
- la determinación del inventario real de espacios disponibles;
- el análisis de la demanda efectiva de hangares por cada segmento del sector aeronáutico;
- y la valoración del impacto sobre terceros permisionarios cuyos derechos aún se encuentran vigentes.

Todo lo anterior revela una coyuntura que dista de garantizar el equilibrio en la asignación de espacios dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma para el aprovechamiento de los diferentes actores del ecosistema aeronáutico.

Por el contrario, las actuaciones administrativas descritas evidencian una desatención de las facultades y deberes que la Ley General de Aviación Civil asigna al Consejo Técnico de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil, así como de los mandatos constitucionales, los tratados internacionales y las disposiciones reglamentarias vigentes, que imponen la obligación de asegurar una administración del dominio público aeroportuario eficiente, transparente, equilibrada y equitativa.

En atención a los argumentos expuestos por la Asociación en cuanto a la supuesta exclusión de la aviación particular y su alegada afectación al dominio público aeroportuario, esta Asesoría Jurídica **estima que dichos reproches carecen de fundamento jurídico**, al sustentarse en apreciaciones subjetivas que no se corresponden con el marco normativo aplicable ni con la naturaleza de las potestades que ejerce la Administración sobre el dominio público.

En primer término, debe indicarse que las disposiciones impugnadas constituyen un ejercicio legítimo de las potestades de planificación, administración y regulación del dominio público aeroportuario que el ordenamiento jurídico reconoce a la Administración. En efecto, conforme a los artículos 36, 37 y 40 de la Ley General de Contratación Pública, la Administración cuenta con la potestad de estructurar los procedimientos de contratación y definir las condiciones del cartel en función del interés público y de la adecuada gestión de los bienes demaniales.

Bajo esta lógica, el cuestionamiento relativo a una supuesta exclusión de la aviación privada parte de una premisa incorrecta, en tanto el modelo concesional adoptado no implica, en sí mismo, la eliminación de dicho segmento dentro del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, sino la redefinición de las condiciones bajo las cuales se accede y utiliza la infraestructura aeroportuaria. En ese sentido, la fijación de requisitos de admisibilidad vinculados a la actividad aeronáutica o al proceso de certificación ante la autoridad competente no constituye una restricción arbitraria, sino una condición objetiva y razonable directamente relacionada con el objeto contractual.

En efecto, de conformidad con el artículo 83 de la Ley General de Contratación Pública, la Administración puede otorgar en concesión instalaciones públicas para la prestación de servicios vinculados a la actividad principal desarrollada en dichas instalaciones. Tratándose de infraestructura aeroportuaria, ello implica necesariamente que los espacios concesionados sean utilizados por operadores que desarrollen o pretendan desarrollar actividades aeronáuticas o servicios conexos, lo cual justifica plenamente la delimitación del perfil de los oferentes.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Aunado a lo anterior, el régimen jurídico especial del sector aeronáutico refuerza esta exigencia. La Ley General de Aviación Civil establece que las actividades desarrolladas dentro del ámbito aeroportuario se encuentran sujetas a un sistema de habilitación administrativa previa, mediante certificados de explotación u otros permisos otorgados por la autoridad competente. En consecuencia, exigir que los oferentes acrediten dicha condición —o al menos el inicio formal del proceso de certificación— no solo es razonable, sino necesario para garantizar que los espacios concesionados se utilicen conforme a su destino público.

Por otra parte, no resulta atendible la afirmación de que la Administración estaría alterando el destino del dominio público aeroportuario o vulnerando el equilibrio del sistema aeronáutico. Por el contrario, el modelo concesional adoptado responde precisamente a la necesidad de ordenar, regularizar y optimizar el uso de la infraestructura, garantizando criterios de transparencia, eficiencia y equidad en la asignación de espacios, en sustitución de esquemas precarios que, por su naturaleza, no aseguran estabilidad ni igualdad de acceso.

En cuanto a las alegaciones relativas a la libertad de tránsito, el derecho de propiedad y la libertad de comercio, debe señalarse que dichas afirmaciones se formulan en términos genéricos y sin acreditar una afectación directa, actual y concreta. En particular, la libertad de tránsito aun en su manifestación aeronáutica no comporta un derecho subjetivo a ocupar bienes de dominio público ni a exigir una modalidad específica de infraestructura, sino que se ejerce dentro del marco regulatorio que el Estado legítimamente establece para la gestión del espacio aéreo y de la infraestructura aeroportuaria.

De igual forma, el derecho de propiedad no se ve vulnerado por la reorganización del uso del dominio público, toda vez que las aeronaves continúan siendo bienes de titularidad privada cuyo uso se encuentra sujeto a las condiciones técnicas y regulatorias propias del sector. La eventual necesidad de ajustar las condiciones de resguardo o ubicación de dichas aeronaves no equivale a una privación del derecho de propiedad en los términos constitucionales alegados.

En relación con la supuesta afectación al principio de libre concurrencia o la generación de escenarios monopolísticos, tampoco se configura tal infracción, en tanto el procedimiento licitatorio precisamente busca garantizar un mecanismo abierto, competitivo y transparente para la asignación de los espacios, evitando esquemas discrecionales o concentraciones indebidas derivadas de ocupaciones precarias prolongadas.

Asimismo, en cuanto a los cuestionamientos sobre la supuesta falta de motivación técnica del modelo adoptado, debe indicarse que estos se desvirtúan con el contenido de la Decisión Inicial del procedimiento, en la cual se desarrolla ampliamente la justificación institucional de la contratación, incluyendo aspectos como la demanda creciente de espacios, la necesidad de garantizar un uso eficiente de la infraestructura, la sostenibilidad económica del aeropuerto y la implementación de un modelo tarifario adecuado.

Por otra parte, en lo que respecta a la situación de los permisos de uso en precario, debe reiterarse que estos constituyen autorizaciones de carácter temporal y revocable, que no generan derechos adquiridos ni situaciones jurídicas consolidadas a favor de los permisionarios. En consecuencia, la Administración conserva la potestad de reorganizar el uso del dominio público y de sustituir dichos esquemas por modelos más eficientes, como lo es la concesión de instalaciones públicas, sin que ello implique una actuación arbitraria o contraria a derecho.

Finalmente, en cuanto a las referencias al Convenio de Chicago y a los principios de la aviación civil internacional, debe indicarse que el modelo adoptado no resulta incompatible con dichos instrumentos, en tanto

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL AUDITORIA INTERNA COSTA RICA

no establece discriminaciones arbitrarias, sino que regula el acceso a la infraestructura aeroportuaria conforme a criterios objetivos vinculados a la actividad aeronáutica y al interés público.

En consecuencia, esta Asesoría Jurídica concluye que los argumentos planteados por la Asociación no logran desvirtuar la legalidad del modelo concesional adoptado ni evidencian una vulneración al dominio público aeroportuario o a derechos fundamentales, sino que, por el contrario, se enmarcan en una discrepancia con la política pública definida por la Administración en el ejercicio legítimo de sus competencias.

b.7. Sobre la *"Responsabilidad administrativa derivada de la continuidad de la Licitación Mayor No. 2026LY-000003-0006600001 y de la revocatoria irregular de permisos".*

Por último, la Asociación sostiene que la continuidad del procedimiento licitatorio y de la revocatoria de permisos en precario podría generar responsabilidad administrativa, patrimonial e incluso personal para los funcionarios, al considerar que dichas actuaciones serían contrarias al ordenamiento jurídico.

Argumenta que, conforme al artículo 190 de la Ley General de la Administración Pública, dicha responsabilidad se configura cuando existe un daño antijurídico, un funcionamiento anormal o ilegítimo de la Administración y una relación de causalidad. En ese sentido, estima que un concurso supuestamente carente de motivación, junto con revocatorias irregulares, podría constituir un funcionamiento anormal del servicio público.

Asimismo, vincula este planteamiento con el principio de legalidad, señalando que la Administración debe actuar estrictamente dentro del marco jurídico y que cualquier actuación contraria a este generaría responsabilidad, incluso bajo un régimen objetivo que obliga a reparar los daños causados.

Finalmente, indica que la revocatoria de permisos en precario debe respetar el debido proceso y no ser arbitraria o intempestiva, advirtiendo que la ejecución de actos administrativos inválidos o nulos podría generar consecuencias legales, incluyendo la obligación de anulación de oficio y eventuales responsabilidades civiles, administrativas o penales para los funcionarios, por lo que la Administración debería revisar y corregir sus actuaciones.

En relación con el reclamo formulado por la Asociación, en cuanto a una eventual responsabilidad administrativa, patrimonial e incluso personal de los funcionarios públicos derivada de la continuidad del procedimiento licitatorio y de los actos de revocatoria de permisos de uso en precario, esta Asesoría Jurídica considera que dicho argumento carece de sustento jurídico, al partir de una premisa incorrecta: la supuesta ilegalidad de las actuaciones administrativas cuestionadas.

En efecto, tal como se ha desarrollado ampliamente en los apartados precedentes, tanto la decisión de promover un proceso licitatorio bajo la figura de concesión de instalaciones públicas como la revocatoria de permisos de uso en precario encuentran pleno respaldo en el ordenamiento jurídico vigente y responden al ejercicio legítimo de potestades publicas orientadas a la satisfacción del interés público. En consecuencia, no puede configurarse un supuesto de responsabilidad administrativa sobre la base de actuaciones que no resultan contrarias a derecho.

Debe recordarse que, conforme al artículo 190 de la Ley General de la Administración Pública, la responsabilidad patrimonial de la Administración requiere la concurrencia de tres elementos esenciales: la

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

existencia de un daño antijurídico, un funcionamiento anormal o ilegítimo de la Administración y una relación de causalidad entre ambos. En el presente caso, ninguno de estos presupuestos se configura.

En primer término, no puede hablarse de daño antijurídico cuando la actuación administrativa se encuentra plenamente enmarcada dentro de potestades legalmente conferidas. Tal es el caso de la facultad de revocar permisos de uso en precario por razones de oportunidad o conveniencia, así como de la potestad de organizar y gestionar el dominio público mediante mecanismos concursales que garanticen transparencia, eficiencia y equidad en la asignación de recursos escasos. Estas competencias se encuentran expresamente reconocidas y reguladas en la Ley General de Aviación Civil, la Ley General de la Administración Pública y la Ley General de Contratación Pública, por lo que su ejercicio, en tanto se ajuste a dicho marco normativo, no puede considerarse generador de un daño antijurídico.

En segundo lugar, tampoco se configura un funcionamiento anormal o ilegítimo de la Administración. Por el contrario, las actuaciones desplegadas obedecen a un proceso de planificación institucional debidamente motivado, sustentado en criterios técnicos, jurídicos, económicos y de política pública, orientado a optimizar la gestión de la infraestructura aeroportuaria y a adecuarla a las necesidades actuales del sector aeronáutico. En este contexto, la adopción de un modelo concesional en sustitución de esquemas precarios de ocupación constituye una decisión legítima, enmarcada dentro del ámbito de discrecionalidad técnica de la Administración, y plenamente conforme con el régimen jurídico de la contratación pública.

En tercer lugar, al no configurarse los elementos anteriores, tampoco puede establecerse relación de causalidad alguna que permita atribuir responsabilidad a la Administración.

Adicionalmente, resulta improcedente la invocación de los artículos 146, 158, 169 y 170 de la Ley General de la Administración Pública en los términos planteados por la Asociación, toda vez que dichas disposiciones presuponen la existencia de actos administrativos inválidos o absolutamente nulos, circunstancia que no se presenta en el caso bajo análisis. Las actuaciones impugnadas gozan de presunción de validez y ejecutoriedad, al haber sido dictadas por órgano competente, dentro del marco de sus atribuciones y con fundamento en el ordenamiento jurídico vigente.

En cuanto a la alegada vulneración del principio de legalidad, debe reiterarse que la Administración ha actuado precisamente en estricto apego a dicho principio, ejerciendo competencias expresamente reconocidas tanto en la Ley General de la Administración Pública como en la Ley General de Contratación Pública y la Ley General de Aviación Civil. Lejos de configurarse una actuación arbitraria, lo que se evidencia es un ejercicio legítimo de potestades públicas orientado a garantizar una mejor administración del dominio público aeroportuario.

Por otra parte, en materia de permisos de uso en precario, tanto la normativa como la jurisprudencia han sido claras en reconocer su carácter esencialmente revocable, sin que ello genere, por sí mismo, derecho a indemnización, salvo en supuestos excepcionales en los que se acredite una actuación arbitraria, intempestiva o contraria al ordenamiento jurídico, lo cual como se ha expuesto— no concurre en el presente caso. Por el contrario, la Administración ha adoptado medidas precisamente orientadas a evitar ese tipo de afectaciones, asegurando que las revocatorias no se ejecuten de forma abrupta y permitiendo una ocupación transitoria hasta la adjudicación en firme del proceso licitatorio, lo que brinda a los administrados un margen razonable para adoptar las medidas necesarias para el resguardo y reubicación de sus operaciones.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Finalmente, en lo que respecta a la eventual responsabilidad personal de los funcionarios públicos, debe precisarse que esta únicamente puede configurarse ante la existencia de conductas dolosas o gravemente culposas que impliquen una actuación manifiestamente contraria al ordenamiento jurídico, supuesto que de ninguna manera se acredita en el presente caso. Por el contrario, los actos cuestionados han sido dictados en el ejercicio regular de las competencias institucionales, con sustento técnico y jurídico suficiente, dentro del marco de legalidad aplicable y en atención directa a los fines públicos que la normativa impone a la Administración.

En este sentido, no solo resulta improcedente, sino jurídicamente infundado, pretender derivar responsabilidad personal a partir de actuaciones que constituyen el ejercicio legítimo de potestades administrativas. Atribuir, de forma genérica y sin base objetiva, eventuales consecuencias personales a los funcionarios por decisiones adoptadas conforme a derecho, desnaturaliza el régimen de responsabilidad pública y puede interpretarse como una forma de **presión indebida o de amedrentamiento** frente al ejercicio regular de la función administrativa, lo cual también resulta cuestionable y susceptible de ser valorado en las vías legales correspondientes.

En consecuencia, esta Asesoría Jurídica concluye que no existe fundamento alguno para afirmar que la continuidad del procedimiento licitatorio o la tramitación de los actos de revocatoria de permisos en precario generen responsabilidad administrativa, patrimonial o personal para la Administración o sus funcionarios, por lo que el argumento planteado por la Asociación debe ser rechazado en todos sus extremos.

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
resuelve:

1) Rechazar, en todos sus extremos, el reclamo de nulidad absoluta interpuesto por el señor Arturo Javier Aguirreurreta Avilés, en su condición de apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y Propietarios de Aeronaves (AOPA), contra el artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 de 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Lo anterior, por cuanto el acuerdo impugnado mediante el cual se dispuso ordenar la apertura de un proceso licitatorio bajo la figura de concesión de instalaciones públicas, para la adjudicación de hangares y demás espacios disponibles y aquellos otorgados a privados en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma,; así como, la emisión de los criterios técnicos necesarios para proceder con la eventual revocación de los permisos de uso en precario otorgados a particulares por razones de interés público, se encuentra debidamente fundamentado en criterios técnicos, jurídicos y de interés público, emitidos dentro del marco de las competencias legalmente atribuidas a la Administración.

2) Confirmar lo dispuesto artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria número 54-2025 de 14 de octubre de 2025, dictado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por no configurarse los supuestos de nulidad alegados por la parte recurrente.

3) Notifíquese lo resuelto al señor Arturo Javier Aguirreurreta Aviles, apoderado generalísimo de la Asociación de Operadores y propietarios de aeronaves AOPA

Nidia Cordero Padilla
Presidente Ad-hoc
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Anexo N°4

No.097-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con treinta y tres minutos del veintitrés de abril del dos mil veintiséis.

Se conoce el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0571-2026 de 11 de marzo de 2026, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual, informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir de 15 de abril al 17 de junio de 2026.

Resultandos

Primero: Que la compañía Spirit Airlines Inc. cuenta con un certificado de explotación, otorgado por el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la resolución número 003-2023 del 17 de enero de 2023, con una vigencia hasta el 17 de enero de 2038, el cual le permite brindar los servicios de Transporte Aéreo, en la modalidad de vuelos regulares internacionales, de pasajeros, carga y correo en las rutas: Fort Lauderdale, Estados Unidos de América-San José Costa Rica y viceversa; Orlando, Florida, Estados Unidos de América-San José, Costa Rica y viceversa.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0571-2026 de 11 de marzo de 2026, la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, en calidad de apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil, de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir de 15 de abril al 17 de junio de 2026.

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-067-2026 de 30 de marzo de 2026 (recibido en la Asesoría Jurídica el 6 de abril de 2026), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Conocer y dar por recibido la solicitud de la compañía Spirit Airlines Inc. la suspensión temporal de la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa, (MCO-SJO-MCO) desde el 15 de abril al 17 de junio del 2026, por motivos comerciales.*
>
> *2. Recordar a la aerolínea que, para el inicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes".*

Cuarto: Que en consulta realizada el 7 de abril de 2026, se constató que la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-478044, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

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

II. Sobre el fondo del asunto

El objeto del presente acto administrativo versa sobre la gestión de la compañía Spirit Airlines Inc., en las que informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir del 15 de abril al 17 de junio de 2026. La compañía justifica que la suspensión por motivos comerciales.

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

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

Así las cosas, cumpliendo y respetando los requerimientos del Estado Costarricense, la señora María de los Ángeles Bogarín, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., informó al Consejo Técnico de Aviación Civil sobre la suspensión temporal de la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), en las fechas indicadas.

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

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 16-2026

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

En diligencias atinentes al presente asunto, mediante el oficio número DGAC-DSO-TA-OF-067-2026 del 30 de marzo de 2026, (recibido en la Asesoría Jurídica el 6 de abril de 2026), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó conocer y dar por recibido la solicitud de la compañía Spirit Airlines Inc. la suspensión temporal de la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa, (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir de 15 de abril al 17 de junio de 2026.

En otro orden de ideas, mediante consulta realizada el 7 de abril de 2026, se constató que la compañía Spirit Airlines Inc., cédula jurídica número 3-012-478044, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Conocer y dar por recibido el escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0571-2026 de 11 de marzo de 2026, suscrito por la señora María de los Ángeles Bogarín Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc, cédula jurídica número 3-012-478044, mediante el cual informó de la suspensión temporal de los servicios de pasajeros carga y correo en la ruta Orlando, Florida, Estados Unidos – San José, Costa Rica y viceversa (MCO-SJO-MCO), efectiva a partir del 15 de abril al 17 de junio de 2026.

2. Indicar a la compañía Spirit Airlines Inc. que, para el inicio de las operaciones, deberán presentar los itinerarios de operación según los plazos y directrices vigentes.

3. Notificar a la señora María de los Ángeles Bogarían Chaves, apoderada generalísima de la compañía Spirit Airlines Inc., por medio del correo electrónico aviation@nassarbogados.com. Publíquese en el diario oficio La Gaceta. Comuníquese a las unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Nidia Cordero Padilla
Presidente Ad-hoc
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 16-2026

Anexo N°5

No.098-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con treinta y tres minutos del veintitrés de abril del dos mil veintiséis.

Se conoce solicitud de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, para la suspensión de la ruta San José, Costa Rica -Guatemala-Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 6 de octubre de 2026.

Resultandos

Primero: Que mediante resolución número 128-2020 de 6 de julio de 2020, el Consejo Técnico de Aviación Civil otorgó a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, la renovación del certificado de explotación, para brindar los servicios de Transporte Aéreo Internacional de vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, con una vigencia hasta el 6 de julio de 2035.

Segundo: Que mediante escrito registrado con el consecutivo de ventanilla única número 0574-2026 de 13 de marzo de 2026, la señora Marianela Rodríguez Parra, representante legal de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, solicitó la suspensión de la ruta San José, Costa Rica -Guatemala-Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa), efectiva a partir del 06 de abril y hasta el 06 de octubre de 2026

Tercero: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-068-2026 de 30 de marzo de 2026 (recibido en la Asesoría Jurídica el 6 de abril de 2026), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Autorizar a la compañía Avianca Costa Rica S.A, la suspensión temporal de la siguiente ruta San José-Costa Rica-Guatemala-Miami, Florida, USA y vv, a partir de su aprobación y hasta el 06 de octubre del 2026.*
>
> *2. Indicar a la compañía que previo a iniciar operaciones, deberá presentar los itinerarios de operación según las directrices vigentes o en su defecto cancelar la ruta".*

Cuarto: Que mediante constancia de no saldo número 170-2026 de 4 de marzo de 2026, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con sus obligaciones.

Quinto: Que en consulta realizada el 7 de abril de 2026 al sistema de la Caja Costarricense del Seguro Social, se constató que la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

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.

El objeto del presente asunto versa sobre la gestión de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, para la suspensión de la ruta San José, Costa Rica -Guatemala-Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa).

Ahora bien, la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, solicita que la suspensión de la citada ruta se haga efectiva de 6 de abril al 6 de octubre de 2026. No obstante, la solicitud fue presentada en una fecha muy próxima al inicio propuesto, ya que se recibió en la ventanilla única el 13 de marzo de 2026.

Esta circunstancia excede los plazos establecidos para la adecuada tramitación, análisis y aprobación del procedimiento, máxime si se considera la existencia de días no laborales por vacaciones colectivas y el feriado correspondiente a la Semana Santa.

En virtud de lo anterior, la suspensión deberá autorizarse a partir de la fecha en que sea aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, al no existir justificación para conferirle efectos retroactivos.

1. Fundamento legal

El marco normativo aplicable al presente caso se encuentra regulado por los artículos 173 y 157 de la Ley General de Aviación Civil. El primero establece que ninguna empresa de transporte aéreo puede modificar o abandonar rutas sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil. El segundo, por su parte, faculta al Consejo Técnico de Aviación Civil, a solicitud de parte o por iniciativa propia, a modificar, suspender o cancelar total o parcialmente los certificados de explotación, previa aprobación del Poder Ejecutivo en e caso de servicios internacionales, considerando la necesidad o conveniencia debidamente comprobadas, así como por razones de interés público o incumplimiento del concesionario.

2. Actuaciones relacionadas

En atención a lo anterior, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-068-2026 de 30 de marzo de 2026 (recibido en la Asesoría Jurídica el 6 de abril de 2026), la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, la suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica - Guatemala-Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 6 de octubre de 2026

En respaldo al análisis de viabilidad administrativa, mediante constancia de no saldo número mediante constancia de no saldo número 170-2026 de 4 de marzo de 2026, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, se encuentra al día con sus obligaciones. Aunado a ello, mediante consulta realizada a los sistemas de la Caja Costarricense del Seguro Social, el 7 de abril de 2026,

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

se constató que la compañía está al día con sus obligaciones obrero-patronales, así como con los aportes correspondientes al Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Autorizar a la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-003019, representada por la señora Marianela Rodríguez Parra, la suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica -Guatemala-Miami, Florida, USA y viceversa (SJO-GUA-MIA y viceversa), efectiva a partir de su aprobación y hasta el 6 de octubre de 2026.

2. Notificar a la señora Marianela Rodríguez Parra, apoderada generalísima de la compañía Avianca Costa Rica sociedad anónima, por medio del correo electrónico marianela.parra@avianca.com. Publíquese en el diario oficial La Gaceta. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo y Asesoría Jurídica.

Nidia Cordero Padilla
Presidente Ad-hoc
Consejo Técnico de Aviación Civil

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

ACTA No. 16-2026

Anexo N°6

No.099-2026. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Consejo Técnico de Aviación Civil. San José, a las diecisiete horas con treinta y cuatro minutos del veintitrés de abril del dos mil veintiséis.

Se conoce solicitud de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, para la suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO) y cancelación de las rutas: San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO) y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO).

Resultandos

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

Segundo: Que mediante los escritos registrados con los consecutivos de ventanilla única números 0594-2026, 0595-2026 y 0596-2026, todos de 13 de marzo de 2026, el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, solicitó al Consejo Técnico de Aviación Civil la cancelación de las siguientes rutas: San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO), San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO) y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO). Se indica que la cancelación de dichas rutas seria efectiva a partir de 12 de abril de 2026.

Tercero: Que mediante oficio de 12 de marzo de 2026, registrado con el consecutivo de ventanilla número 0665-2026 de 25 de marzo de 2026, el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad, aclaró que en relación con el escrito VU-0595-2026 citado, el cual refiere a la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO), el mismo debe leerse correctamente suspensión y no cancelación. Dicha suspensión se solicita por un plazo de un año contado a partir de 12 de abril de 2026.

Cuarto: Que mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-0070-2026 de 6 de abril de 2026, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó lo siguiente:

> *"1. Autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación S.A en la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO) a partir de la aprobación del CETAC y hasta el 12 de abril del 2026.*
>
> *2. Autorizar la cancelación solicitada por la compañía Vuela Aviación S.A de las rutas San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO) y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO) a partir de la aprobación del CETAC".*

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

Quinto: Que mediante constancia de no saldo número 227-2026 de 7 de abril de 2026, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones financieras

Sexto: Que, en consulta realizada al sistema de la Caja Costarricense del Seguro Social, el 7 de abril de 2026, se constató que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con el pago de sus obligaciones obrero-patronales, así como, con el Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

Considerando

I. Sobre los hechos

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

3. Objeto del asunto

El objeto del presente asunto versa sobre la gestión de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, para la suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO) y cancelación de las rutas: San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO) y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO).

Ahora bien, la compañía Vuela Aviación sociedad anónima solicitó que tanto la suspensión de la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO), como la cancelación de las rutas San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO), y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO), se hagan efectivas a partir de 12 de abril de 2026.

No obstante, la solicitud fue presentada en una fecha muy cercana al inicio propuesto, ya que se recibió en la Ventanilla Única, el 13 de marzo de 2026. Adicionalmente, el 25 de marzo de 2026, la compañía Vuela Aviación sociedad anónima presentó una corrección relacionada con la ruta San José – Miami (SJO–MIA–SJO), considerando que inicialmente había sido tramitada como una cancelación y no como una suspensión.

Esta circunstancia excede los plazos establecidos para la adecuada tramitación, análisis y aprobación del procedimiento, máxime si se considera la existencia de días no laborales por vacaciones colectivas y el feriado correspondiente a la Semana Santa.

En virtud de lo anterior, la suspensión y cancelaciones de rutas, deberán autorizarse a partir de la fecha en que sea aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, por no existir justificación para conferirle efectos retroactivos.

4. Fundamento legal

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA
COSTA RICA

El marco normativo aplicable al presente caso se encuentra regulado por los artículos 173 y 157 de la Ley General de Aviación Civil. El primero establece que ninguna empresa de transporte aéreo puede modificar o abandonar rutas sin autorización previa del Consejo Técnico de Aviación Civil. El segundo, por su parte, faculta al Consejo, a solicitud de parte o por iniciativa propia, a modificar, suspender o cancelar total o parcialmente los certificados de explotación, previa aprobación del Poder Ejecutivo, en el caso de servicios internacionales, considerando la necesidad o conveniencia debidamente comprobadas, así como, por razones de interés público o incumplimiento del concesionario.

5. Justificación de la compañía

La compañía Vuela Aviación sociedad anónima especifica que la suspensión obedece a motivos de baja ocupación de asientos; así como, la problemática de las turbinas de las aeronaves, lo cual ha venido afectando la viabilidad operativa y financiera de la compañía.

El tema de las turbinas de las aeronaves, ya fue abordado por la Unidad de Transporte Aereo, según criterio emitido en oficio número DGAC-DSO-TA-OF-034-2024 citado, donde se analizaron diferentes documentos aportados por Vuela Aviación en su momento, concluyéndose que la suspensión era viable por cuanto existía un factor ajeno a la compañía y que además era necesario someter estas solicitudes para el análisis respectivo de las demás unidades técnicas correspondientes, para que según sus competencias y conocimiento analizaran estos motivos.

6. Actuaciones relacionadas

En atención a lo anterior, mediante oficio número DGAC-DSO-TA-OF-070-2026 de 6 de abril de 2026, la Unidad de Transporte Aéreo recomendó autorizar la suspensión temporal solicitada por la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, en la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO) a partir de la aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil y hasta el 12 de abril del 2026; asi mismo, autorizar a dicha compañía la cancelación de las rutas San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO) y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO), efectiva a partir de su aprobación.

En respaldo al análisis de viabilidad administrativa, mediante constancia de no saldo número mediante constancia de no saldo número 227-2026 de 7 de abril de 2026, emitida por la Unidad de Recursos Financieros de la Dirección General de Aviación Civil, se hace constar que la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, se encuentra al día con sus obligaciones financieras.

Adicionalmente según consulta realizada el 7 de abril de 2026 a los sistemas de la Caja Costarricense del Seguro Social, se constató que dicha compañía está al día con sus obligaciones obrero-patronales, así como con los aportes correspondientes al Fondo de Desarrollo y Asignaciones Familiares (Fodesaf), el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) y el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA).

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
AUDITORIA INTERNA

ACTA No. 16-2026

Por tanto,

El Consejo Técnico de Aviación Civil
Resuelve:

1. Autorizar a la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, cédula de persona jurídica número 3-101-696997, representada por el señor Ernesto Gutiérrez Sandi, lo siguiente:

- Suspensión temporal de la ruta San José, Costa Rica – Miami, Estados Unidos, y viceversa (SJO–MIA–SJO), efectiva a partir de su aprobación y hasta por el plazo de un año.

- Cancelación de las rutas: San José, Costa Rica – Nueva York, Estados Unidos, y viceversa (SJO–JFK–SJO), y San José, Costa Rica – Washington, Estados Unidos, y viceversa (SJO–IAD–SJO), efectivas a partir de su aprobación.

2. Notificar al señor Ernesto Gutiérrez Sandi, apoderado generalísimo de la compañía Vuela Aviación sociedad anónima, por medio de los correos electrónicos Ernesto.gutierrez@volaris.com y jensie.bolaños@volaris.com. Comuníquese a las Unidades de Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Aeronavegabilidad y Asesoría Jurídica.

Nidia Cordero Padilla
Presidente Ad-hoc
Consejo Técnico de Aviación Civil