

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE TURISMO

LEY DE AEROPARQUES TURÍSTICOS

EXPEDIENTE N.º 24.392

**DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA
30 DE SEPTIEMBRE DE 2025**

CUARTA LEGISLATURA

PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS

**ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS V
DEPARTAMENTO COMISIONES LEGISLATIVAS**

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA

Los suscritos diputados y diputadas, integrantes de la Comisión Permanente Especial de Turismo, encargados de analizar el proyecto; “LEY DE AREPARQUES TURISTICOS”, expediente N.° 24.392, iniciativa de la Diputada Carolina Delgado Ramírez y otros diputados, publicado en La Gaceta N.° 120, Alcance N.°121, del 02 de julio de 2024, rendimos el presente Dictamen Afirmativo de Mayoría, con base en las siguientes consideraciones:

I. Resumen de la iniciativa:

Costa Rica es un destino turístico destacado en el hemisferio occidental, ofreciendo diversas experiencias como turismo médico, observación de biodiversidad, pesca deportiva, ascenso a volcanes y surf. En 2019, el país recibió más de 3.1 millones de turistas, principalmente de Estados Unidos, Europa y Canadá, con un gasto promedio de \$1,400 por persona y una estancia de 12.6 días. Esta actividad es clave para la economía nacional, con un aporte al PIB del 4.8 % y generando 245,000 empleos directos en sectores como alojamiento, gastronomía y transporte.

El país cuenta con una infraestructura aeroportuaria diversa, con cuatro aeropuertos internacionales y múltiples aeródromos locales, fundamentales para el acceso a destinos turísticos. Sin embargo, muchos aeródromos carecen de instalaciones adecuadas para los viajeros, lo que limita el desarrollo del turismo. La Dirección General de Aviación Civil ha reconocido la importancia de mejorar estas infraestructuras y ha señalado la necesidad de participación del sector privado para optimizar su operatividad y servicios.

En los últimos años, Costa Rica ha experimentado un crecimiento en el turismo de lujo y ultra lujo, con visitantes que ingresan en vuelos privados. Entre 2013 y 2022, se registraron más de 161,000 operaciones privadas en aeropuertos internacionales, pero el país aún carece de una estrategia para atraer este segmento. Mejorar la infraestructura aeroportuaria local y permitir la inversión privada en aeroparques turísticos facilitaría la llegada de más turistas con alto poder adquisitivo, beneficiando la economía y el desarrollo del sector.

Los aeroparques turísticos podrían convertirse en polos de inversión y desarrollo, generando empleo y encadenamientos productivos en las zonas costeras y no costeras, que presentan altos índices de pobreza. A nivel internacional, estos centros han demostrado su capacidad para dinamizar la economía local y atraer turismo de alto nivel. Costa Rica tiene el potencial de liderar este segmento en la región, pero requiere un marco normativo que facilite su implementación y operación, asegurando servicios de calidad y oportunidades para la industria aeronáutica y turística.

II. Trámite del proyecto de ley:

El proyecto de ley fue presentado a la corriente legislativa el 13 de junio del 2024, por las diputaciones Carolina Delgado Ramírez, Carlos Andrés Robles Obando, David Lorenzo Segura Gamboa, María Daniela Rojas Salas y Alexander Barrantes Chacón; y fue publicado en el Diario Oficial La Gaceta N.° 120, Alcance N.°121, del 02 de julio del 2024.

Ingresó al orden del día de la Comisión Permanente Especial de Turismo el 14 de agosto del 2024.

En la sesión ordinaria N.°07 del 03 de setiembre del 2024, de dicha Comisión, mediante moción N.° 04-07, se aprobó consultar el proyecto de ley a las siguientes instituciones:

Instituto Costarricense de Turismo (ICT).
Cámara Nacional de Turismo.
Municipalidades del país.
Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC).
Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA).
Dirección General de Aviación Civil.
Dirección General de Aduanas.
Ministerio de Seguridad Pública.
Dirección General de Migración y Extranjería.
Instituto Nacional de Seguros.
Ministerio de Hacienda.
Consejo Técnico de Aviación Civil.
Caja Costarricense de Seguro Social.
Ministerio de Salud.

En sesión ordinaria número 09 del 17 de setiembre del 2024 de dicha Comisión, mediante moción 02-09, se aprobó consultar el proyecto de ley a las siguientes instituciones:

Cámara Costarricense de Hoteles.
Arenal Cámara de Turismo y Comercio.
Asociación Cámara de Turismo de Guanacasteca.
Asociación Cámara de Comercio y Turismo de Cahuita.
Cámara de Comercio de Jaco.
Cámara de Comercio y Turismo de Bahía Ballena.
Cámara de Turismo de Dominical.
Cámara Turismo de Malpaís y Santa Teresa.
Cámara Turismo de Puerto Jiménez.
Cámara Costeña de Comercio y Turismo de Guanacaste (Tamarindo).
Cámara de Comercio Industria y Turismo de Quepos.
Cámara Turismo Zona Azul-Cámara Turismo de Malpaís y Santa Teresa.

Federación de Cámaras de Turismo del Territorio Norte Norte (Upala, Guatuso, Los Chiles y Bijagua).
Grupo PROIMAGEN FUTUROPA.
Wellness Costa Rica.
Asociación Costarricense de Operadores de Turismo (ACOT).

En sesión ordinaria N.° 12, del 15 de octubre del 2024, de dicha Comisión, mediante moción 02-09, se aprobó consultar el proyecto de ley a las siguientes instituciones:

Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial (UCCAEP).
Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS).
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).
Dirección General de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (DESAF).
Dirección General de Aviación Civil (DGAC).
Concejo Técnico de Aviación Civil (CETAC).
Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).
Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).
Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA).
Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA).
Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).
Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE).
Organismo de Investigación Judicial (OIJ).
Instituto Nacional de Seguros (INS).
Ministerio de Seguridad Pública (MTSP).
Servicio de Vigilancia Área (SVA).
Instituto Contra las Drogas (ICD).
Ministerio de Hacienda, Dirección General de Tributación Directa.
Ministerio Público
Procuraduría General de República
Todas la Municipalidades del país
Comisión de Incentivos Turísticos del Instituto Costarricense de Turismo.
Cruz Roja de Costa Rica.

Mediante oficio número AL-DEST-299-2024 del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos presentó un informe de consulta obligatoria, mediante el cual ordenan consultar el expediente a las siguientes instituciones:

Instituto Costarricense de Turismo (ICT).
Todas las Municipalidades del país.

No consta en el expediente que se haya convocado a audiencias a ninguna institución o persona respecto al análisis del expediente.

El Departamento de Estudios, Referencia y Servicios Técnicos no ha emitido informe jurídico, al momento de la elaboración del presente documento.

III. Respuestas recibidas:

De las consultas realizadas, se adjunta un resumen de los oficios remitidos. Es importante mencionar que, en relación con el expediente, en términos generales los criterios son favorables: Asimismo, se emiten en algunos casos observaciones que fueron tomadas en cuenta por esta subcomisión.

Institución Consultada	Oficio	Observaciones
Municipalidad de Santa Cruz	SM-2212-EXTR-22-2024	No tienen comentarios respecto al expediente
Municipalidad de Parrita	CM-SM-093-2025 / 17 de enero 2025	Apoyan el expediente
Organismo de Investigación Judicial	0778-DG-2024 / 24 de octubre 2024	No tiene comentarios respecto al expediente
Refinería Costarricense de petróleo (RECOPE)	P-0680-2024 / 30 de octubre 2024	Indica que el expediente es de índole privado y por ende no afecta ni se relaciona con las competencias de RECOPE. Hacen la observación de que es responsabilidad de que cada aeroparque tener las instalaciones necesarias para el suministro de combustible para aeronaves, según las leyes y decretos vigentes.
Ministerio de Hacienda (MH)	MH-DM-OF-1489-2024 / 18 de octubre 2024	No apoyan la iniciativa. Brindan las siguientes observaciones: - Solicitan revisar el artículo 13 ya que hace referencia al termino <i>falta de pago al "canon"</i>, sin embargo, no vuelve a mencionar el termino ni define a que se refieren con <i>"Canon"</i>. - Respecto a los incentivos del artículo 11, hacen las siguientes observaciones: 1. Los incisos a) y b) solo benefician a las aeronaves y no a quienes se refiere el numeral lo que evidencia incongruencia entre el encabezado del artículo y los beneficios que concede. Además, con este tipo de incentivos, se está propiciando una competencia desleal entre usuarios de otros aeródromos, o sea, se está haciendo una desigualdad entre iguales, violando el principio

		constitucional de contribución para los gastos públicos. Indican que el artículo no cumple con lo establecido en el artículo 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios (CNPT) y la Ley N°10286. Indican que las exoneraciones pretendidas significarían un deterioro al sistema fiscal de Costa Rica. También es importante, destacar que con respecto a lo propuesto en el inciso a) del mencionado artículo 11, que señala: “(...) a) <i>Suministro de combustible a un precio competitivo no mayor al promedio establecido en el mercado internacional</i>”, esto contraviene la forma en que se determina en el país este tipo de precios al consumidor, ya que son establecidos por la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP), con base en el precio internacional del producto, el tipo de cambio, el margen de operación de las Estaciones de Servicio, Transportistas, operación e inversión del Sistema Nacional de Combustibles e Impuesto Único a los Combustibles. Indican que la Sala Constitucional declaró inconstitucional el concepto de sobremesas por lo que consideran que es necesario que sea eliminado de la ley. • Concluyen que el expediente altamente regresivo por cuanto va dirigido a beneficiar un sector que como bien destacan en la exposición de motivos es de personas de ingresos altos, nacionales o extranjeros calificados como turismo de lujo y ultra lujo, en perjuicio de lo establecido en el numeral 50 constitucional. Por lo tanto, la iniciativa no se ajusta a la realidad de un país deficitario, con un elevado gasto tributario el cual deberá buscar financiamiento para compensar los ingresos dejados de percibir, afectando la proporción deuda/PIB, que regula y restringe la regla fiscal con el presupuesto de cada año.
Municipalidad	MQ-CM-853-853-	Apoyan el expediente.

de Quepos	24-2024-2028 / 31 de octubre 2024	
Ministerio de Seguridad Pública	MSP-DM-DVUE-SVA-0621-2024 / 4 de noviembre 2024	Apoyan el expediente, sin embargo, indican que el proyecto no tiene un plan o forma para generar mayor ingreso que pueda cubrir la necesidad de la seguridad que el Estado.
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS)	MEMO-MTSS-DMT-DVS-DESAF-AL-49-2024 / 28 de octubre 2024	Apoyan la iniciativa, sin embargo, solicitan que en el inciso h) del artículo 9 del proyecto se agregue la obligatoriedad de que los patronos estén al día con el pago de las obligaciones ante el FODESAF.
Instituto Costarricense sobre Drogas (ICD)	DG-413-2024 / 4 de noviembre 2024	Presentan los siguientes comentarios al proyecto de ley: • La propuesta requiere de una revisión mucho más aguda específicamente, temas de control y supervisión sobre las aeronaves, personas y mercancías que ingresan y egresan del territorio costarricense o bien que se trasladen dentro del territorio nacional. Es fundamental e imperativo que existan regulaciones claras, estrictas y un control efectivo sobre los aeródromos, incluyendo la verificación desde la procedencia de los fondos utilizados para la construcción, operación y mantenimiento, así como en el control en las entradas y las salidas, del territorio nacional, de personas, mercancías y unidades de transporte. • Considera que la Ley General de Aduanas, sus reglamentos y la “Ley sobre estupefacientes, sustancias psicotrópicas, drogas de uso no autorizado, actividades conexas, legitimación de capitales y financiamiento al terrorismo”, no están consideradas dentro del proyecto, lo que significaría una brecha inconstitucional y de sumo peligro para el país. Se considera que el Estado debería contar con autorización para el uso público de los aeródromos, sin contraprestación alguna, ello ante alguna eventualidad o emergencia nacional. • El proyecto establece una serie de incentivos para los aeroparques turísticos que cuenten con Declaratoria de Interés

		Turístico; sin embargo, este tipo de declaratorias no implican el otorgamiento de beneficios sobre exoneraciones fiscales de ningún tipo, por lo que conceder esos atractivos de inversión a este tipo de establecimientos, podría constituir una ventaja odiosa a diferencia de las demás empresas dedicadas al Turismo en nuestro país. Además, como el proyecto está dirigido a personas con un alto nivel adquisitivo las exoneraciones carecen de sentido técnico, legal y tributario. • Propone agregar los siguientes incisos al artículo 12: 1. <i>“c) cuando una persona física o los representantes legales de una persona jurídica, en su condición de propietaria o administradora de los aeroparques turísticos, cometa un delito contemplado en la Ley N°8204, Ley sobre Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso No Autorizado, Actividades Conexas, Legitimación de Capitales y Financiamiento al Terrorismo, Ley contra la Delincuencia Organizada N°8754 y Ley N°8422 Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública. Además, en caso de concurra esta causal se ordenará el comiso de los bienes a favor del ICD”.</i> 2. <i>“d) Cuando la entidad administradora o propietaria de los aeroparques turísticos imposibilite el ejercicio de las funciones y atribuciones del Estado, ejercidas por el Servicio Nacional de Aduanas, la Dirección General de Migración y Extranjería y el Ministerio de Seguridad Pública”.</i> • Sugiere que en el artículo 15 se cambie a la demolición de las aeronaves que estén sin permisos por que sean dados al Estado. • Se insta que se incluya un transitorio que señale la obligación de reglamentar esta ley.
Cruz Roja	CRC-GG-OF-263-	Hacen las siguientes observaciones:

Costarricense	2024 / 4 de noviembre 2024	• Sugieren incorporar en los requisitos del artículo 6 la asistencia y personal designado para la atención de emergencias prehospitales. • Dentro de este artículo 6; se propone incluir un inciso adicional que indique: espacio físico adecuado para la atención de cualquier emergencia ya sea médica o traumática, por parte de los servicios de emergencia, y que permita resguardar la privacidad de la o las personas que requieran atención médica. • Solicitan que parte del canon que se va a cobrar sea destinado a la Cruz Roja.
Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA)	DE-0890-11-2024 / 14 de noviembre 2024	Indican que apoyan la iniciativa, ya que vendría a cubrir la necesidad de un sector que no está siendo cubierta por los aeropuertos estatales, además de que los aeroparques se han convertido en una fuente de desarrollo y empleo para los sectores en los que operan. Hacen las siguientes observaciones al articulado: • Respecto al artículo 4 solicitan que se indique que toda obra debe contar con un profesional responsable ante el CFIA. Incluir en la redacción de las disposiciones, que para el diseño y construcción de un Aeroparque Turístico Privado (ATP) o un Aeroparque Turístico de Capital Mixto, se debe inscribir la responsabilidad del profesional en el CFIA, según lo establece el artículo 54 de la Ley Orgánica del CFIA. Indican que la iniciativa tampoco toma en cuenta el proceso simplificado de revisión, para la aprobación de los planos. • Respecto al artículo 6, no es claro cuál sería la institución revisora de los planos de construcción la cual debe ser el CFIA. Por otro lado, el artículo regula requerimientos que deben ser considerados para el diseño y la construcción de la infraestructura, y al final se incluyen requisitos de funcionamiento, lo que puede ser confuso en su implementación. Se recomienda

		considerar dejar los aspectos de tramitología y requisitos para el reglamento a la ley, ya que son aspectos que suelen requerir actualizaciones constantemente y si queda establecido en una ley su modificación únicamente se puede realizar por medio de otra ley, lo que hace más difícil su implementación y actualización. • Respecto al artículo 8, este tiene por objetivo regular el funcionamiento y operación de los Aeroparques Turísticos Privados o un Aeroparques Turísticos de Capital Mixto, sin embargo, el inciso c) solicita los planos de localización que describan las obras por realizar, lo que no es congruente, porque no se puede dar un permiso de funcionamiento si la infraestructura no fue tramitada por un profesional responsable y que la misma conste en el APC (Sistema del CFIA). Sobre la venta de combustible se es omiso en indicar que se debe cumplir con los requerimientos que se necesiten para el almacenamiento de combustible, que actualmente está a cargo de la Dirección General de Transporte y Comercialización de Combustibles del Ministerio de Ambiente y Energía. • Respecto al artículo 9, se recomienda trasladarlo a un reglamento para que lo que respecte a tramitación pueda ser actualizado con mayor facilidad y eficiencia. Concluyen con que el proyecto no contempla las disposiciones vigentes para el diseño, construcción y tramitación de obras de ingeniería y arquitectura y solicitan sus recomendaciones sean tomadas en cuenta.
Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS)	CONAPDIS-DT-CT-034-2024 / 11 de noviembre 2024	Hacen las siguientes observaciones: • Menciona una aparente incongruencia entre el artículo 1 y 2 de la iniciativa ya que no deja claro si la propuesta está dirigida a inversiones privadas o también a públicas y mixtas. • Indica que no se estipula el plazo para la

		reglamentación. • El título del <i>Artículo 6-</i> Requisitos mínimos de los aeroparques turísticos privados o de capital mixto, no menciona o se descarta la calidad de aeroparques de índole pública; situación que se repite en los artículos 7 y 8, omitiéndose la existencia de aeroparques públicos y solamente solicitando requisitos adicionales para el trámite de permisos de operación y funcionamiento cuando sean propuestas de aeroparques privados o mixtos. Por lo que nuevamente se puede generar una confusión legal en cuanto a la inexistencia de iniciativas públicas para el desarrollo de aeroparques de inversión estatal. • Agregar al inciso d) del artículo 11 la adquisición de bienes que permitan la accesibilidad de personas con discapacidad, así como la adquisición de vehículos que permitan el acceso a las personas con discapacidad. • Solicitan que para la declaratoria de interés turístico se promueva la contratación de personal con discapacidad. Concluyen indicando que la iniciativa no contraviene los derechos de las personas con discapacidad, en el tanto se tomen en cuenta las recomendaciones mencionadas.
Municipalidad de Barva	SM-1465-2024 / 11 de noviembre 2024	No tiene comentarios respecto al expediente.
Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)	DM-2024-2785 / 18 de noviembre 2024	Señalan que la recomendación respecto a este proyecto le corresponde al Consejo Técnico de Aviación Civil, por lo que se refiere al oficio DGAC-AJ-OF-1081-2024 del 02 de octubre 2024 de dicha dependencia, del cual subrayan la siguiente observación “(...) <i>siendo que el mismo contiene una infinidad de inconsistencias desde el punto de vista técnico, así mismo, no cumple con los parámetros normativos en materia de Aviación Civil internacional y no presenta modificaciones a la propuesta anteriormente revisada, se confirma el criterio legal emitido por esta unidad asesora mediante el oficio número</i>

		<i>DGAC-AJ-OF-1062-2023 del 19 de octubre de 2023.</i>” Dicho oficio al que se le hace mención indica que la propuesta tiene roces inconstitucionales. Concluye diciendo que el Ministerio está de acuerdo con lo indicado por Aviación Civil.
Dirección General de Aviación Civil	DGAC-AJ-OF-1081-2024 / 2 de octubre 2024	No apoyan la iniciativa, en virtud de que la misma presenta inconsistencias técnicas y legales con la Ley General de Aviación Civil, los Reglamentos Técnicos Aeronáuticos y el Convenio de Chicago, normativa fundamental para el desarrollo de la actividad aérea. Señala que la figura de “<i>aeroparque</i>” no está reconocida internacionalmente y que las definiciones propuestas no coinciden con las utilizadas por la OACI, lo que afectaría la uniformidad regulatoria. También se cuestiona la pretensión de habilitar operaciones internacionales en estos aeroparques sin cumplir con los requisitos de certificación, seguridad, navegación aérea y coordinación con autoridades migratorias, aduaneras y sanitarias de las normas previamente mencionadas, lo que podría comprometer la seguridad operacional del país y generar “<i>hallazgos negativos</i>” en auditorías internacionales. De igual manera subraya que el proyecto carece de insumos de planificación actualizados, contiene información desactualizada sobre aeródromos y no garantiza la infraestructura complementaria necesaria para generar desarrollo turístico. Advierte que aspectos como el suministro de combustibles (competencia de RECOPE), la radio-comunicación (IMN y tránsito aéreo) y la permanencia de aeronaves extranjeras contradicen la normativa vigente. En conclusión, recomiendan rechazar el proyecto en su forma actual. Ofrece su colaboración en un proceso de mejora regulatoria para impulsar iniciativas viables, considerando que ya se trabaja junto con la OACI en una reforma integral de la Ley General de Aviación Civil.
Dirección General de Aviación Civil	DGAC-DG-OF-2209-2024 / 8 de noviembre 2024	Indica que el proyecto posee problemas técnicos y legales, similares a las ya señaladas en análisis anteriores. Señala que el texto no cumple con los parámetros normativos de la aviación civil

		internacional ni con el marco legal costarricense, especialmente porque los aeropuertos y aeródromos internacionales son bienes de dominio público que no pueden salir del control del Estado, conforme al artículo 121 inciso 14) de la Constitución Política. En consecuencia, la DGAC concluye que la propuesta legislativa tiene roces de inconstitucionalidad y mantiene la recomendación de rechazarla en su forma actual. Asimismo, confirma el criterio legal previamente emitido en 2023 y en octubre de 2024, subrayando que el proyecto no introduce cambios sustanciales que solventen las observaciones técnicas ni las limitaciones legales existentes.
Dirección General de Aviación Civil	DGAC-DSO-AGA-OF-0268-2024 / 30 de septiembre 2024	La Unidad de Supervisión de Aeródromos de la DGAC señala que el proyecto carece de planificación técnica actualizada, pues utiliza datos desactualizados sobre aeródromos, helipuertos y campos de aterrizaje. También aclara que la sola creación de un aeródromo no garantiza reactivación turística ni desarrollo en zonas costeras, ya que se requiere infraestructura complementaria y demanda comprobada. Además, se cuestiona el uso del término “aeroparque”, que no existe en la normativa de la OACI, recomendando mantener la denominación de “aeródromo” para asegurar uniformidad internacional. En cuanto al articulado, se observan múltiples inconsistencias: definiciones que no corresponden a estándares OACI, la propuesta de habilitar nuevos aeródromos internacionales sin cumplir con las obligaciones del Convenio de Chicago y el sistema USOP, lo cual afectaría la calificación internacional de Costa Rica. También se advierte que los requisitos mínimos planteados son insuficientes, que algunos artículos introducen conceptos ajenos a la competencia de los aeródromos (como repuestos de aeronaves), y que no se contemplan recursos adicionales para que la DGAC supervise la seguridad operacional. En conclusión, la DGAC considera que el proyecto en su forma actual pone en riesgo la seguridad

		aérea y la credibilidad internacional del país.
Dirección General de Aviación Civil	DGAC-DG-OF-0206-2024 / 30 de septiembre 2024	Rechazan el proyecto y advierte que la promulgación de esta ley podría crear debilidades en la seguridad de la aviación. Esto se debe a que, al ser aeródromos internacionales, los "aeroparques" requerirían equipamiento de seguridad como rayos X, detectores de metales y explosivos. Además, necesitarían controles de acceso para personas y vehículos que no son pasajeros, y el personal de seguridad tendría que ser entrenado y certificado. La DGAC destaca que estos aeroparques también entrarían en planes de vigilancia y auditoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la TSA (si se volara a Estados Unidos). Por último, se sugiere que el legislador integre sus necesidades en un proyecto de revisión de la Ley General de Aviación Civil que se está llevando a cabo con la OACI.
Dirección General de Aviación Civil	DGAC-DSO-SNAV-OF-231-2024 / 27 de setiembre 2024	Hace las siguientes observaciones sobre el articulado, el Artículo 5, que se refiere a la autorización de servicio para aeronaves en vuelo internacional, se señala que, además de los servicios migratorios, policiales y aduaneros, el proyecto no menciona los servicios de Navegación Aérea como los de Información Aeronáutica (AIM), Meteorología Aeronáutica (MET) y Comunicación, Navegación y Vigilancia/Gestión del Tráfico Aéreo (CNS ATM), los cuales deben coordinarse con proveedores como COCESNA e el Instituto Meteorológico Nacional. También se critica que, si bien se menciona el cumplimiento de los Manuales de Operación, el texto debería incluir explícitamente la aplicación de los Reglamentos Técnicos Aeronáuticos (RACs) a cualquier actividad de aviación civil internacional. En cuanto al Artículo 7, la DGAC observa que se menciona la obligatoriedad de una oficina de radiocomunicaciones con equipo VHF para brindar información climática, lo cual se conoce como AFIS (Servicio de Información de Vuelo de

		Aeródromo). Esta figura implica la coordinación de varios actores de los Servicios de Navegación Aérea. Finalmente, respecto al Artículo 13, que trata sobre la suspensión de los permisos, la DGAC enfatiza que, más allá de las sanciones administrativas, se deben considerar las actividades que afecten directamente la Seguridad Operacional de la aviación. Un ejemplo claro de esto son las actividades que atraen aves cerca del aeródromo, las cuales representan un peligro significativo para la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes.
Dirección General de Aviación Civil	DGAC-DA-OF-358-2024 / 1 de octubre 2024	El Departamento de Seguridad Ocupacional y Aeropuertos rechaza la iniciativa destacan una inconsistencia en el propósito de la ley, que inicialmente busca incentivar la <i>"aeronavegación nacional"</i> pero luego se refiere a <i>"operaciones internacionales"</i>. El documento indica que la ley no especifica si las autoridades de migración, sanidad y aduanas estarán presentes en los aeroparques. Además, resalta que las operaciones internacionales se rigen por el AIP electrónico y no por el manual del aeródromo como sugiere el proyecto. También se cuestiona quién administrará los aeroparques y si se contará con lo necesario para la recarga de combustible de manera segura. Se señala que el proyecto atribuye a RECOPE la exclusividad del suministro de combustible y lubricantes, un tema de su competencia. Finalmente, se identifican errores puntuales, como nombres incorrectos de aeródromos en el texto de la ley, tales como la utilización de palabras como "embarcación" o "anclaje".
Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP)	OF-1644-RG-2024 / 21 de noviembre 2024	Hacen las siguientes observaciones: • Respecto al expediente indican que no afecta las atribuciones, competencias o potestades de la institución. • Respecto al artículo 1 hacen las siguientes observaciones: Poner la

		definición de servicio público. Al definir los aeroparques turísticos de capital mixto, se podría interpretar como una asociación público-privada (APP), cuya normativa ya se encuentra definida. Los servicios públicos también se pueden regir bajo las reglas del libre mercado, sin embargo, no se hacen referencia a la continuidad y calidad del servicio en favor de los usuarios, ni tampoco se hacen referencia en los principios rectores pudiendo dejar en indefensión a los usuarios. • Respecto al artículo 2 hacen las siguientes observaciones: Valorar la eliminación de algunas definiciones que no están contempladas dentro de la actividad de los aeroparques turísticos que propone el proyecto. Valorar incluir la definición del “capital mixto”, para así definir si trata de una asociación público-privada (APP) y las posibles implicaciones con la normativa correspondiente. Los servicios indicados en la definición f (resaltados en negrita), corresponden a servicios aeroportuarios regulados bajo las competencias de la Ley 7593 (Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos) en los aeropuertos y aeródromos de uso público y los aeródromos privados de uso público. Se sugiere valorar esta redacción del punto ñ): “ñ) Tripulación: el personal técnico dispuesto por el propietario de la aeronave para la operación de la misma aeronave. Respecto al inciso r), valorar especificar que estos usuarios se refieren a aquellos que hacen uso de las instalaciones y servicios de los Aeroparques y no referirse a los aeropuertos en general. • Respecto al artículo 3: Valorar la pertinencia de dicho artículo, dado que estas actividades ya se encuentran normadas en otra legislación (Código Municipal, Código Ambiental, Código Urbano). • Respecto al artículo 4: Valorar la
--	--	---

		pertinencia de dicho artículo, dado que estas actividades ya se encuentran normadas en otra legislación (Código Municipal, CFIA, SETENA, CETAC, entre otros). • Respecto al artículo 5: Al indicarse que se trata de aeroparques públicos o privados y en concordancia con los servicios indicados en el artículo 2, corresponde la regulación a la ARESEP bajo las competencias de la Ley 7593. • Respecto al 6: Al indicarse que se trata de aeroparques públicos o privados y en concordancia con los servicios indicados en el artículo 2, corresponde la regulación a la ARESEP bajo las competencias de la Ley 7593. Valorar que existe normativa, internacional y nacional, que recoge la mayoría de los requisitos establecidos en cuanto a la infraestructura necesaria para la funcionalidad de los aeródromos, dado que Costa Rica se suscribió al Convenio de Chicago lo que implica la observancia de la normativa internacional que emita la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Valorar la eliminación de las dimensiones de la pista en el inciso b) de este artículo del proyecto, dado que en el RAC 14 “<i>Diseño y Construcción de Aeródromos</i>” y RAC 139 “<i>Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos</i>” ya se establecen las dimensiones para este tipo de actividades, así como otras características y especificaciones que deben cumplir los servicios que se prestan del lado aire en los aeródromos. • Respecto al artículo 7: El artículo es contradictorio con el artículo 6, dado que al considerarlo como “<i>no obligatorio</i>” no es posible cumplir con los principios establecidos por la normativa de la OACI adoptada en el país por la DGAC, representando un peligro para el control del espacio aéreo. • Respecto al artículo 8: Debe de
--	--	---

		considerarse que de acuerdo con el artículo 82 de la Ley 7593, los prestadores de los servicios públicos regulados deberán cancelar a la ARESEP un monto por canon de regulación. • Respecto al inciso b) artículo 9: Al indicarse que se trata de aeroparques públicos o privados y en concordancia con los servicios señalados en el artículo 2, corresponde la regulación a la ARESEP bajo las competencias de la Ley 7593. • Respecto al artículo 11: El suministro de combustible al tratarse de un servicio público regulado, el precio es fijado por ARESEP para todas las actividades económicas incluida la aviación. En caso de tratarse de otro servicio, se debe indicar quien será el responsable de fijar esta tarifa competitiva para suministro de combustible. • Respecto al artículo 14: Debe de considerarse que la ARESEP y el MOPT (CETAC y DGAC) en lo que se refiere a los servicios en los aeropuertos y aeródromos tienen algunas competencias concurrentes (compartidas). En particular, la ARESEP tiene competencias en materia de regulación de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos internacionales y locales, que incluyen no solo la regulación económica referida a las fijaciones tarifarias, sino también la regulación de la calidad que abarca la cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima (lo que abarca la fiscalización de dichos servicios y ante incumplimientos en esas condiciones, la imposición de multas y revocatorias de los permisos siguiendo los debidos procesos - artículos 38 y 41 de la ley 7593). • Respecto al artículo 16: Valorar incluir los aeroparques turísticos públicos, si se mantiene la definición establecida en el artículo 2.
--	--	---

Municipalidad de Atenas	MAT-CM-805-2024-1 / 21 de noviembre 2024	Apoyan el expediente.
Municipalidad de los Chiles	SM-1240-12-2024 / 27 de setiembre 2024	Apoyan la iniciativa.
Consejo Técnico Aviación Civil (CETAC)	DGAC-DG-OF-1886-2024 / 4 de octubre 2024	No apoyan el expediente, únicamente hacen referencia al oficio o DGAC-AJ-OF-1081-2024 el cual indica lo siguiente: “(...) <i>siendo que el mismo contiene una infinidad de inconsistencias desde el punto de vista técnico, así mismo, no cumple con los parámetros normativos en materia de Aviación Civil internacional y no presenta modificaciones a la propuesta anteriormente revisada (...)</i> ”
Municipalidad de Santa Ana	Acuerdo N665-2024 / 30 de setiembre 2024	Apoyan el expediente.
Municipalidad de Coto Brus	MCB-CM-679-2024 / 01 de octubre 2024	Solicitan que la iniciativa explique de una manera más detallada como se pretende asegurar la protección ambiental y la justa distribución de los beneficios y garantías de que los costos de infraestructura no recaigan exclusivamente en los gobiernos locales.
Instituto Costarricense de Turismo	DM-600-2024 / 30 de setiembre 2024	Realizan las siguientes observaciones: • Eliminar la obligatoriedad de criterio del ICT al final del artículo 4. • Sobre el artículo 9, señalamos que existe una confusión en este artículo entre los efectos de una “<i>Declaratoria de Interés Turístico</i>” que es un acto administrativo con pocos efectos reales, la “<i>Declaratoria Turística</i>” (primer paso antes de un Contrato Turístico) y el mismo “<i>Contrato Turístico</i>” así definidos en la ley 6990. Si

		hablamos de “<i>Declaratoria de Interés Turística</i>” que normalmente se otorga mediante Decreto Ejecutivo, el inciso A) es suficiente para gestionar ese trámite ante Instituto Costarricense de Turismo y que esta institución a la vez la envíe a Presidencia de la República para su análisis y posible aprobación; y en este caso sobre el párrafo final sobre documentos adicionales a ser transmitidos al Instituto Costarricense de Turismo. Si el artículo lo que pretendía es incorporar los aeródromos a las figuras de “<i>Declaratoria Turística</i>” y “<i>Contrato Turístico</i>” así definidas en la Ley 6990, todo este artículo sale sobrando, pues se cubriría con la reforma a la citada Ley 6990 incluida en el proyecto en cuestión. “ARTÍCULO 9- Trámite para la declaratoria de interés turístico Para solicitar la declaratoria de interés turístico del aeroparque turístico privado o de capital mixto, el interesado deberá presentar: a) Solicitud ante el ICT, indicando de forma clara y precisa en qué consiste la actividad, operación que realiza, descripción de la infraestructura y servicios.[...] Una vez que se cuente con la declaratoria turística y de previo a iniciar operaciones, el solicitante deberá facilitar al ICT copia de la licencia comercial, emitida por la Municipalidad competente, así como de su permiso sanitario de funcionamiento, emitido por el Ministerio de Salud, ambos referidos a los servicios o establecimientos comerciales objeto de la solicitud, diferentes a la actividad aeronáutica.” • En cuanto al artículo 11, el mismo requiere ser modificado pues confunde dos figuras diferentes en la operación de aeronaves: la de aeródromos/aeropuertos y aeronaves privadas/comerciales. Los incentivos para aeródromos serían aquellos relacionados con la infraestructura y servicios que prestarán a
--	--	--

		los usuarios, mientras que solamente las aeronaves (sean públicas o privadas) mediante al empresa o persona dueña de las mismas serán las que puedan optar por el beneficio de combustible exonerado y repuestos de aeronaves exonerados. Se debe por lo tanto separar ambas figuras. Es importante señalar que ni la Ley 6990, ni la Ley 8114 Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, permiten en este momento vender combustible exonerado a vuelos privados ni tampoco a vuelos nacionales de empresas costarricenses (vuelos internos como los que hacen SANSA, por ejemplo), por lo que el legislador deberá revisar ambas leyes para modificar debidamente las mismas y permitir que RECOPE venda dicho combustible (JetFuel) con precio exonerado. • Sobre el artículo 16, no tenemos observaciones, más allá de hacer notar lo antes señalado sobre autorización a vuelos nacionales y privados a adquirir combustible exonerado. • Se recomienda una definición más clara de aeroparques turísticos. Es decir, debe de indicarse expresamente si el aeroparque turístico incluye o no las instalaciones destinadas total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. • Sobre la naturaleza de la Declaratoria Turística. El régimen voluntario de la declaratoria turística que otorga el Instituto Costarricense de Turismo no es una licencia ni un permiso para operar una empresa o actividad turística, ni el ICT tiene ese tipo de competencias. La Declaratoria Turística pretende ser una herramienta técnica, que reconozca y promueva la diferenciación y competitividad de las empresas con Declaratoria Turística mediante su categorización técnica y la excelencia de su planta física y servicio, según las
--	--	---

		características propias de su categorización y modalidad. Por lo anterior, no debe de otorgársele al Instituto Costarricense de Turismo, por medio de la Declaratoria Turística, competencias de ente autorizador de condiciones básicas de operación de empresas y actividades turísticas, ya que, reiteramos, dicho régimen es de sometimiento voluntario y además, técnico. Se dice que es un régimen técnico, en virtud de que es el Instituto Costarricense de Turismo quien bajo estudios previos y, con la expertíz desarrollada en el ejercicio de sus competencias, quien determina aquellas actividades y empresas que podrán ser evaluadas técnica y legalmente, para ingresar al régimen de Declaratoria Turística. En virtud de lo indicado supra, estimamos que siendo el Instituto Costarricense de Turismo una entidad autónoma, proponer mediante proyecto de ley que los aeroparques turísticos ostenten Declaratoria Turística, podría vulnerar las competencias asignadas del mismo, por ser materia de su competencia. En virtud de lo anterior, no se considera pertinente que para poder administrar y manejar un aeroparque turístico se requiera de la Declaratoria Turística, tal cual lo pretende establecer el párrafo segundo del inciso g) del artículo 2. • Aparente exclusión de la Declaratoria Turística de aquellos elementos que correspondan a la certificación aeronáutica, del inciso g) del artículo 2, indica que se considera que, aquella infraestructura que sea objeto de certificación aeronáutica quedaría por fuera de la Declaratoria Turística y, consecuentemente, no podría ser objeto de incentivos. Aunado a lo anterior, recordamos que el régimen de Declaratoria Turística es un régimen
--	--	--

		voluntario que promueve la diferenciación y competitividad de las empresas que se dedican a la industria del turismo. El ICT no tiene competencias legales para certificar, tal cual lo pretende establecer el Proyecto. • Sobre la propiedad de las aeronaves. Se estima jurídicamente improcedente establecer como propietario de aeronave, a la persona representante de la persona jurídica que ostenta la propiedad de dicho bien. • Sobre los incentivos fiscales pretendidos en el Proyecto. En el artículo 11, el Proyecto establece los incentivos de los que podrán gozar los aeroparques turísticos. Se consideran pertinentes las observaciones realizadas en el oficio DCST-880-2024, en el tanto señala que confunde dos figuras en la operación de aeronaves: (i) la de aeródromos/aeropuertos y (ii) aeronaves privadas/comerciales. Por lo anterior y, en estricta atención al objeto del Proyecto, se recomienda excluir los incisos a) y b) del Proyecto. No obstante, se recomienda consultar a la ARESEP y RECOPE sobre el Proyecto íntegro, con especial énfasis en este punto, para que cada institución brinde criterio según sus competencias. Además, la exoneración por tener contrato turístico solo aplica en el tanto sean operados por la empresa o persona que ostenta el Contrato Turístico, no pudiendo darse en arrendamiento, so pena de poder ser sancionados con una multa de igual a diez veces el valor de exoneración. • Sobre las sanciones en el Proyecto de Ley. El artículo 13 del Proyecto indica las causas de suspensión del permiso para un aeroparque turístico, sin embargo, no se indica el plazo por lo que podrá imponerse la sanción, siendo ello, necesario en virtud del principio de tipicidad, aplicable en sede administrativa.
--	--	--

Ministerio de Salud (MS)	MS-DM-FG-5183-2024 / 23 de setiembre 2024	No se oponen al expediente, en el tanto se sigan las siguientes propuestas: • ARTICULO 6- Requisitos mínimos de los aeroparques turísticos públicos, privados o de capital mixto: [...] o) Las instalaciones de atención al público y oficinas administrativas deberán contar con el respectivo Permiso Sanitario de Funcionamiento otorgado por el Ministerio de Salud. • Artículo 7- Requisitos adicionales de los aeroparques turísticos. Dentro de lo posible y sin ser obligatorio para efectos de la autorización de su funcionamiento, los aeroparques turísticos privados o de capital mixto contarán con: a) Oficina de radiocomunicaciones con equipo de VHF para informar sobre las condiciones climáticas. b) Instalaciones adecuadas para el ejercicio de las competencias públicas de control asignadas a las instituciones estatales de la República. Para su instalación deberán coordinarse los requerimientos técnicos con el Ministerio de Seguridad Pública, la Dirección General de Migración y Extranjería, el Ministerio de Hacienda, la Dirección General de Aduanas y el Ministerio de Salud. • Artículo 8- Trámite para el permiso de operación y funcionamiento emitido por la CETAC [...] • Artículo 10- Operación en aeroparques turísticos Toda aeronave perteneciente a persona física o jurídica extranjera que contrate los servicios ofrecidos por un aeropuerto turístico privado o de capital mixto gozará de un permiso emitido por la CETAC por dos años, prorrogable por períodos iguales, para su permanencia en territorio nacional. En todo caso se encontrarán sometidos tanto al ordenamiento jurídico costarricense en
--------------------------	---	--

		materia de navegación y operación de las aeronaves como a los controles respectivos. El permiso inicial y las prórrogas serán otorgados por CETAC. Durante la permanencia en territorio costarricense, dichas aeronaves y su tripulación no podrán practicar actividades lucrativas de transporte aéreo. La inobservancia de esta disposición conllevará la imposición de multa equivalente a diez salarios base, según lo dispuesto por la Ley que crea Concepto Salario Base para Delitos Especiales del Código Penal, Ley N.º 7337 de 14 de mayo de 1993, además de la expulsión del lugar por las autoridades correspondientes. Las instalaciones de atención al público y las oficinas administrativas contarán con la vigencia definida en el Permiso Sanitario de Funcionamiento debiendo ser renovado conforme al Reglamento general para permisos sanitarios de funcionamiento, permisos de habilitación y autorización para eventos temporales de concentración masiva de personas, otorgados por el Ministerio de Salud No. 43432-S.
Municipalidad de Corredores	MC-SCM-ACUERDOS-0475-2024 / 27 de setiembre 2024	Apoyan el expediente.
Municipalidad de San Carlos	MSCCM-SC-1925-2024 / 25 de setiembre 2024	Apoyan el expediente.
Municipalidad de Guácimo	SMG-1190-2024 / 20 de setiembre 2024	Apoyan el expediente.

III. Audiencias realizadas:

Al día de hoy no se cuenta con audiencias recibidas dentro del expediente legislativo.

IV. Informe del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos:

A la fecha de elaboración de este Dictamen no se contó con el Informe Técnico del Departamento de Servicios Técnicos, situación que es comprensible tomando en cuenta la alta carga de trabajo que se tiene en esa instancia técnica. No obstante, se consideró oportuno continuar el trámite del proyecto de ley considerando el criterio experto que se tuvo a disposición, con las respuestas recibidas de diferentes entes.

V. Consideraciones de fondo:

El presente proyecto de ley, es una iniciativa presentada ante la vía legislativa que entra con el fin de crear una figura comercial por medio de los “*Aeroparques*” misma que en virtud de su gran atractivo turístico y de inversión tanto extranjera como nacional, supone una oportunidad de crecimiento en el sector turístico y el comercio nacional. Si bien, Costa Rica cuenta con la infraestructura para recibir al sector turístico, muchos de los aeropuertos y aeródromos repartidos por el territorio nacional, no cuentan con los requerimientos para poder cubrir las necesidades de ciertos focos de mercado como lo puede ser el turismo de ultra lujo, nicho de mercado sumamente valioso para mantener una constante en el crecimiento del sector y zonas que reciben a estos individuos. Los aeroparques turísticos podrían convertirse en polos de inversión y desarrollo, generando empleo y encadenamientos productivos en las zonas costeras, que presentan altos índices de pobreza. A nivel internacional, estos centros han demostrado su capacidad para dinamizar la economía local y atraer turismo de alto nivel. Costa Rica tiene el potencial de liderar este segmento en la región, pero requiere un marco normativo que facilite su implementación y operación, asegurando servicios de calidad y oportunidades para la industria aeronáutica y turística.

Del texto propuesto las autoridades y entidades competentes que fueron consultadas presentaron en su mayoría un alentador apoyo al proyecto, de igual manera dejaron entre ver ciertas falencias y debilidades que deben de ser subsanadas para asegurar el debido cumplimiento del objeto del mismo, así como para abarcar ciertos elementos que se estaban dejando por fuera, de las cuales destacan los comentarios del Ministerio de Hacienda respecto al manejo de las cargas tributarias y las diversas salvedades respecto a los cánones y exoneraciones, la Dirección General de Aviación Civil sobre la correcta definición de los elementos a tratar, así como el cumplimiento con la normativa internacional en materia de aviación, el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos respecto al manejo del desarrollo de las construcciones y planificación para el desarrollo de los proyectos, Ministerio de Seguridad y sus intendencias, respecto al manejo de la seguridad y protocolos a seguir con el fin de evitar generar un potencial peligro a la ciudadanía.

Razón por la cual adjunto al presente informe se encuentra un texto sustitutivo que engloba lo anteriormente dicho y convierte el proyecto en un elemento viable que puede cumplir a cabalidad su objetivo.

En conclusión, el proyecto de ley bajo análisis, con las mejoras pertinentes que han sido recomendadas por las instancias técnicas, resulta necesario para aumentar la inversión y el crecimiento de las zonas en donde se decida instalar los “*Aeroparques*” debido al gran nicho de mercado que supone el turismo de ultra lujo en países tropicales y paradisíacos como lo

es Costa Rica, aplicar la iniciativa generaría fuentes de empleo permanentes para la zona además de poner al país en una posición líder en materia de turismo en la región.

VI. Recomendaciones finales:

Con base en las consideraciones expuestas, las suscritas diputaciones rendimos el presente Dictamen Afirmativo de Mayoría, y recomendamos al Plenario Legislativo aprobar el proyecto de ley N.º 24.392 “Ley de Aeroparques Turísticos”.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY DE AEROPARQUES TURÍSTICOS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Objeto

La presente ley incentiva y regula el establecimiento y operación de aeroparques turísticos como actividad de interés económico y de fomento de la aeronavegación nacional, la atracción de inversiones, desarrollo de actividades turísticas y generación de empleo.

ARTÍCULO 2.- Definiciones.

Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá los conceptos, siglas y acrónimos siguientes:

- 1) **Aeródromo:** Área definida de tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de superficie de aeronaves, que incluye todas las edificaciones, instalaciones y equipos.
- 2) **Aeródromo no controlado:** Aeródromo donde no se proveen Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), también conocidos como aeródromos sin torre de control (ATC) o con torres a tiempo parcial. En este tipo de aeródromos no hay controladores de tránsito aéreo dando instrucciones a los pilotos, los cuales son responsables de mantener la seguridad siguiendo las reglas de vuelo visual (VFR) en un Espacio Aéreo Clase G y si corresponde, procedimientos instrumentales publicados.
- 3) **Aeródromo particular de uso público:** Aeródromos de capital privado con declaratoria de utilidad pública, donde el operador aéreo que posee un certificado de operador aéreo realiza operaciones locales de transporte comercial de pasajeros. Lo cual no exceptúa el uso del aeródromo para operaciones privadas, recreativas, deportivas o de instrucción.
- 4) **Espacio aéreo Clase G:** Espacio aéreo no controlado y el más libre de todos, donde los pilotos deben cumplir sus propias responsabilidades de "ver y evitar" para prevenir colisiones, en lugar de recibir instrucciones de control de tráfico aéreo (ATC). Opera bajo el principio de mínima regulación, permitiendo vuelos VFR (Reglas de Vuelo Visual) y IFR (Reglas de Vuelo por Instrumentos), siempre que se cumplan los requisitos meteorológicos mínimos y no se solicite servicio de tráfico aéreo. Se encuentra a menudo en altitudes bajas, en áreas de menor tráfico y se extiende hasta la superficie del terreno.
- 5) **ATC:** Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC, por sus siglas en inglés Air Traffic Control), indispensable para la seguridad y eficiencia del tráfico aéreo y de las

aeronaves. Los controladores aéreos en tierra guían a los pilotos, dan instrucciones para despegues y aterrizajes, y coordinan el movimiento de las aeronaves en el espacio aéreo, utilizando tecnología como el radar y las comunicaciones por radio.

- 6) **ATS:** Servicio de Tránsito Aéreo, que regula y asiste a las aeronaves en tiempo real para garantizar la seguridad y eficiencia de sus operaciones.
- 7) **AVSEC:** Acrónimo en inglés de Aviation Security, el cual se refiere al conjunto de medidas y procedimientos destinados a proteger el transporte aéreo, sus pasajeros, tripulaciones, aeronaves e instalaciones de actos de interferencia ilícita, como el terrorismo.
- 8) **COA:** Certificado de operador aéreo.
- 9) **FBO:** Base de operaciones fija o múltiples (FBO, conocido por sus siglas en inglés como Fixed Base Operations) donde se proveen servicios especializados y diversos de aeródromo de la aviación general privada y corporativa.
- 10) **VFR:** Reglas de vuelo visual, que comprende un conjunto de normas que una aeronave puede operar en condiciones visuales despejadas.

ARTÍCULO 3.- Aeroparque Turístico.

Aeródromo particular de uso público sin Servicios de Tránsito Aéreo (ATS¹), que pueden atender el arribo y salida de vuelos nacionales, tanto de aeronaves nacionales como extranjeras y el estacionamiento de estas. Los mismos deberán contar con la infraestructura mínima para brindar los siguientes servicios:

- Aterrizaje
- Estacionamiento de aeronaves
- Ayudas de navegación
- Servicios de asistencia técnica en tierra para aeronaves
- Suministro seguro de combustible
- Provisión de espacios para hangares privados
- Hangares de uso Industrial del sector aeronáutico
- Infraestructura privada para el control de la seguridad contra actos de interferencia ilícita de la aviación.

ARTÍCULO 4.- Construcción y Operación de los Aeroparques Turísticos.

La construcción y operación de los aeroparques turísticos se realizará acorde a lo establecido en la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, en este tipo de aeródromos se podrá autorizar hasta 1.800 metros de largo para la pista de aterrizaje.

En la autorización de operación del Aeroparque Turístico, que acuerde el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), quedará indicado que el interesado estará facultado para proveer los servicios y explotar los beneficios de la presente ley.

1

ARTÍCULO 5.- Autorización de servicio para Aeronaves Extranjeras.

Las aeronaves extranjeras que empleen los servicios de los Aeroparques Turísticos deben contar con la debida autorización de la Dirección General de Aviación Civil, las cuales no podrán aterrizar directamente en el Aeroparque con excepción de los casos establecidos en la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, siendo que deberán ingresar y salir del país a través de aeropuertos nacionales certificados para que reciban y despachen vuelos internacionales.

ARTÍCULO 6.- Condiciones de uso y cumplimiento.

Cuando se haga uso de los servicios de estacionamiento de aeronaves o de hangaraje se gozará de un permiso de permanencia de dos años, prorrogable por períodos iguales. El permiso inicial de permanencia y las prórrogas serán otorgados por la entidad respectiva. Durante la permanencia las aeronaves y su tripulación podrán sobrevolar el territorio nacional y aterrizar en aeroparques turísticos o aeropuertos nacionales.

ARTÍCULO 7.- Régimen de importación temporal para aeronaves extranjeras.

Las aeronaves extranjeras usuarias de los Aeroparques Turísticos con el permiso regulado en el artículo 6 de la presente ley podrán ingresar al país y permanecer bajo un régimen de importación temporal hasta por seis meses, prorrogables por períodos iguales de manera continua hasta por un máximo de dos años. Una vez cumplido el plazo máximo, deberá permanecer como mínimo treinta días fuera del país, para optar nuevamente por el régimen de importación temporal.

ARTÍCULO 8.- Régimen sancionatorio.

Las aeronaves se encontrarán sometidas al ordenamiento jurídico costarricense en materia aeronáutica. El representante del Aeroparque Turístico deberá comunicar a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) cuando tenga conocimiento o sospecha del incumplimiento de la presente ley. La inobservancia de esta disposición conllevará la imposición de una multa equivalente a cuarenta salarios base por parte de Dirección General de Aviación Civil.

Cuando en una aeronave extranjera se compruebe la comisión de un ilícito contemplado en la legislación vigente, esta será incautada sin perjuicio para el Estado y dispuesta a decisión jurisdiccional.

ARTÍCULO 9.- Modelo de gobernanza.

Para el cumplimiento de los fines de la presente ley y su fomento se podrá implementar institutos jurídicos de capital mixto como la concesión pública, joint-ventures, asociaciones

público-privadas (APP), o Sociedades Públicas de Economía Mixta (SPEM) o gestión municipal de manera exclusiva. Las figuras citadas anteriormente no excluyen la iniciativa del operador privado quien podrá realizar por completo la operación de establecimiento y operación de aeroparques.

ARTÍCULO 10.- Normas supletorias.

Para los aspectos no regulados propiamente por esta ley, se aplicarán supletoriamente la Ley General de Aviación Civil, Ley N.º 5150 de 14 de mayo de 1973 y su Reglamento, la Ley General de la Administración Pública, Ley N.º 6227 de 2 de mayo de 1978 y la Ley de Contratación Administrativa, Ley N.º 9986 del 27 de mayo de 2021 y su reglamento.

CAPÍTULO II REFORMAS Y ADICIONES A DISPOSICIONES LEGALES

ARTÍCULO 11- Modificaciones. Se modifican las siguientes disposiciones normativas, de la manera que se describe a continuación:

- A)** Se modifica el inciso b) al artículo 3 de la Ley de Incentivos para el Desarrollo Turístico, Ley N.º 6990 de 15 de julio de 1985, que se leerá así:

Artículo 3- Las disposiciones de la presente ley serán aplicadas a las siguientes actividades turísticas:

(...)

b) Transporte aéreo de turistas, internacional y nacional, así como el desarrollo y operación de aeroparques turísticos.

- B)** Se modifica el inciso b) al artículo 7 de la Ley de Incentivos para el Desarrollo Turístico, Ley N.º 6990 de 15 de julio de 1985, que se leerá así:

ARTÍCULO 7.- A las empresas calificadas para obtener beneficios de esta Ley, se les podrán otorgar, total o parcialmente, los siguientes incentivos de acuerdo con la actividad en que se clasifiquen:

(...)

b) Transporte aéreo de turistas, internacional y nacional, así como el desarrollo y operación de aeroparques turísticos.

Clasifican en este apartado únicamente las empresas, que transporten turistas en las rutas internacionales y en vuelos de itinerario dentro del territorio nacional, así como el desarrollo y operación de aeroparques turísticos.

Incentivos:

- i) Depreciación acelerada, de conformidad con la Ley de Impuesto sobre la Renta.
- ii) Suministro de combustible a un precio competitivo no mayor al promedio establecido en el mercado internacional.
- iii) Exención de todo tributo y sobretasas para la importación o compra local de los repuestos necesarios para el correcto funcionamiento de las aeronaves.
- iv) Exención de todo tipo de tributo y sobretasas que se aplique a la importación o compra local de bienes indispensables para la construcción, ampliación o remodelación de aeroparques turísticos, siempre y cuando los bienes que se vayan a importar no se fabriquen en el territorio de los países signatarios del Convenio sobre el régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, en condiciones competitivas de precio, cantidad, calidad y oportunidad, a juicio del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.
- v) Exoneración del impuesto territorial, hasta por un periodo de seis años a partir de la firma del contrato, a aquellos aeroparques turísticos que se instalen fuera de la región metropolitana establecida por el Ministerio de Planificación Nacional y de Política Económica.

- C)** Se adiciona el inciso XIV. al artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, que se leerá así:

Artículo 10.- Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:

(...)

XIV.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeroparques turísticos, en los cuales podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense, así como aeronaves internacionales, siempre que cuente con la autorización correspondiente para hacer uso de aeroparques turísticos.

- D)** Se modifica el inciso VIII al artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, que se leerá así:

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

(...)

VIII.- Otorgar permisos para vuelos en tránsito o vuelos especiales de aeronaves civiles extranjeras que ingresen al territorio nacional o vuelen dentro de él, así como para su estadía o estacionamiento en aeroparques turísticos.

Las aeronaves civiles nacionales o extranjeras que ingresen al territorio nacional deben aterrizar en un aeropuerto internacional y cumplir con lo que disponen los artículos 69 y 179(*) de esta ley.

- E)** Se modifica el inciso II. al artículo 32 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, que se leerá así:

Artículo 32.- En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

(...)

II.- Los certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, las autorizaciones para ejercer servicios de transporte aéreo no regular; los permisos de vuelo transitorios, vuelos especiales y estadía o estacionamiento, sus cancelaciones o modificaciones.

Los certificados de explotación para aviación agrícola, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento de aeronaves o de piezas o partes para las mismas.

- F)** Se modifica el artículo 85 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, que se leerá así:

Artículo 85.- A los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines turísticos y de estadía o estacionamiento, la Dirección General de Aviación Civil les concederá un permiso especial de operación de sus aeronaves, por el término que el funcionario competente de migración haya autorizado su permanencia en el país.

- G)** Se modifica el artículo 91 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973, que se leerá así:

Artículo 91.- Para construir y operar aeródromos en el país se requerirá autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.

La Dirección General de Aviación Civil supervisará los trabajos de construcción y velará porque se cumplan las disposiciones del Reglamento de construcción, mantenimiento y funcionamiento de aeródromos.

El Consejo Técnico de Aviación Civil no autorizará la construcción de un aeródromo particular si éste fuere a estar enclavado dentro de propiedad o propiedades privadas y no se han previsto los caminos necesarios para el fácil acceso de autoridades civiles y funcionarios públicos para el cumplimiento de las funciones que les están encomendadas.

Ningún aeródromo particular podrá tener una pista de aterrizaje mayor de 1.000 metros, con excepción de los aeroparques turísticos, que podrán tener una pista de hasta 1.800 metros. La infracción de este requisito dará lugar a la revocación del permiso concedido para su construcción.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

TRANSITORIO I- Emisión de normativa reglamentaria. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo máximo de noventa días, contados a partir de la publicación en el Diario Oficial La Gaceta. La ausencia de esta reglamentación no limitará la aplicación de esta ley.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Sala Plena III de la Asamblea Legislativa. Área de Comisiones Legislativas V, a los treinta días del mes de setiembre del año dos mil veinticinco.

Carolina Delgado Ramírez

Priscilla Vindas Salazar

Melina Ajoy Palma

Pilar Cisneros Gallo

Katherine Moreira Brown

David Lorenzo Segura Gamboa

Luis Diego Vargas Rodríguez
Diputadas y Diputados

Parte expositiva: Valeria León Villalobos
Parte dispositiva: Nancy Vílchez Obando
Leído y confrontado: nvo/lsc