



12 de febrero de 2026
AL-DEST-IJU-048-2026

Señor
Edel Reales Novoa
Gerente Departamento
Secretaría del Directorio
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24.392

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N.º 24.392**, Proyecto de ley: **LEY DE AEROPARQUES TURISTICOS**.

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Georgina García Rojas
Subgerente Departamental

*/Isch 12-2-2026





DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST-IJU-048-2026

PLENARIO LEGISLATIVO

INFORME DE PROYECTO DE LEY
SOBRE TEXTO DICTAMINADO

“LEY DE AEROPARQUES TURÍSTICOS”

EXPEDIENTE N°24.392

INFORME JURÍDICO

AUTORIZADO POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL



11 DE FEBRERO DEL 2026

TABLA DE CONTENIDO

I.RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	5
III. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	6
IV. VINCULACIÓN DEL PROYECTO EN MATERIA DE GÉNERO	30
V. CONSIDERACIONES FINALES	30
VI. TÉCNICA LEGISLATIVA	31
VII. PROCEDIMIENTO	31
7.1 Votación	31
7.2 Delegación	31
7.3 Consultas	31
VIII. FUENTES	32



AL-DEST-IJU-048-2026
INFORME JURÍDICO¹

PLENARIO LEGISLATIVO

“LEY DE AEROPARQUES TURÍSTICOS”

Expediente N°24.392

El presente informe se realiza sobre el texto que fue dictaminado de manera afirmativa en la Sesión Ordinaria N°10 de la Comisión Permanente Especial de Turismo, de fecha 30 de septiembre del 2025.

I.RESUMEN DEL PROYECTO

La exposición de motivos que sustentó el texto base de esta iniciativa de ley, señala que Costa Rica es un importante destino turístico, que incluye ejes temáticos como el turismo médico, la observación de la biodiversidad, la pesca deportiva, el sobrevuelo y ascenso a volcanes, la práctica del surf, otras actividades de playa, y otros propósitos de arribo vacacionales y de trabajo de menor frecuencia.

Los proponentes señalan que fuera de los cuatro aeropuertos internacionales, que operan en Alajuela, San José, Guanacaste y Limón, en el país la Dirección General de Aviación Civil registra en su página web alrededor de 26 aeródromos del Estado, sin

¹Elaborado por **Alexandra Quirós Arias**, Asesora Parlamentaria. Revisado y Supervisado por **Cristina Ramírez Chavarría**, Jefa del Área Jurídica. Revisión y autorización final por **Fernando Campos Martínez**, Gerente del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.



embargo apuntan que pese a que el Estado ha hecho importantes inversiones en infraestructura aeroportuaria local, mejorando pistas de aterrizaje, instalando ayudas para la navegación o construyendo edificios para albergar algunos servicios, faltan por hacer las obras necesarias para la atención de los pasajeros en muchos de esos aeródromos estatales.

Refieren que si el propósito del país es atraer un mayor número de visitantes, particularmente los de mayor poder adquisitivo, que puedan permanecer durante más tiempo en nuestro territorio, incluyendo aquellos que se desplazan en sus propias aeronaves, sin duda hay que mejorar de manera ostensible las condiciones de infraestructura en las que operan los aeródromos locales, o bien permitir la generación de nuevos espacios de servicio aeroportuario desde el sector privado, promoviendo la creación y operación de aeródromos que brinden una experiencia adecuada y satisfactoria.

Los proponentes refieren, además, que el desarrollo tecnológico en las telecomunicaciones y la implementación de una nueva cultura de teletrabajo permiten suponer que propietarios de aeronaves podrían mantener sus respectivas actividades profesionales o empresariales desde Costa Rica si hubiesen lugares adecuados para el pernocte de las aeronaves, en instalaciones dotadas de servicios técnicos, de hospitalidad suficiente y de calidad para ese tipo de viajero, como podrían ser parques aéreos privados, que ofrezcan recarga de combustible, hangares, servicios de información, conexión, hospedaje, alimentos, etc.

Señalan que la aviación en Costa Rica debe superar las décadas de estancamiento y contar con la posibilidad de desarrollar nuevos e innovadores negocios de y para la aviación y contribuir así con el progreso nacional en general y con el del sector turístico en especial, dada la íntima relación existente entre el transporte aéreo y el negocio turístico.

Explican que el concepto de aeroparque turístico comprende un conjunto de servicios disponibles para los pilotos y propietarios de aeronaves nacionales o internacionales que no encuentran dichos servicios en los aeropuertos y aeródromos del estado, normalmente por falta de inversión, como también por el carácter discreto de la visión de desarrollo que se tienen en diversas instancias públicas. Se requeriría, por lo tanto, permitir que aeronaves de matrícula extranjera puedan hacer uso de esas instalaciones, obviamente en condiciones de control y supervisión.

Consideran que Costa Rica tiene la oportunidad de avanzar en ese nuevo concepto de los aeroparques turísticos, que sería de enorme provecho para reactivar el turismo nacional e impulsar el desarrollo de las zonas costeras, que son las que presentan los



mayores niveles de desempleo y pobreza, para lo cual consideran indispensable contar con un marco normativo adecuado y moderno, que regule aspectos relacionados con la operación de dichos aeroparques turísticos y los propietarios u operadores de las aeronaves usuarias.

Los proponentes consideran que esta iniciativa establecería normas claras tendientes a regular los aspectos operativos relacionados con las aeronaves que visitan los aeroparques y habilitaría a las aeronaves extranjeras para que desarrollen actividades no lucrativas en territorio nacional, a la vez que generaría condiciones para la contratación de pilotos y mecánicos costarricenses para dichas labores aun cuando la aeronave no sea nacional, asimismo, brindaría un marco operativo moderno, de reactivación económica y social en las zonas costeras, mediante la promoción de estos aeroparques.

II. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Agenda 2020-2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas que la suscribieron, entre ellos Costa Rica, esta Agenda es la guía de referencia para el trabajo de la comunidad internacional hasta el año 2030. Conforme con lo anterior:

“El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial sobre la Agenda 2030, presente en los ODS 8 “Trabajo Decente y Crecimiento Económico” y 9 “Industria, Innovación e Infraestructura”.

Lo anterior, por cuanto los propósitos del proyecto para regular el establecimiento y operación de aeroparques turísticos, impacta directamente la meta del ODS 8 de apoyar las actividades productivas, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, especialmente las actividades relacionadas de manera directa e indirecta con el turismo.

Además, la iniciativa se vincula con la meta del ODS 9, asociada con que el desarrollo de infraestructura que se propone tenga en cuenta criterios de acceso asequible y equitativo para todas las personas (...).

Finalmente, dependerá del respectivo análisis jurídico determinar la viabilidad de la iniciativa (...).”²

²Análisis de Vinculación con ODS elaborado por Tonatiuh Solano Herrera, jefe del Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.



III. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

El **Texto Dictaminado** de esta iniciativa de ley se integra de **once artículos y una normatransitoria**, divididos en dos capítulos. El **Capítulo I** se denomina Disposiciones Generales y el **Capítulo II** Reformas y Adiciones a Disposiciones Legales, normas sobre las cuales se realizan las siguientes consideraciones de fondo:

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

El **Capítulo I** se integra por los **artículos 1 al 10**, que se analizan a continuación:

ARTÍCULO 1- Objeto

Establece que la propuesta de ley tiene como objeto incentivar y regular 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.

Respecto a este tipo de normas la doctrina sobre técnica legislativa refiere que *“el objeto de una ley es la materia sobre la que versará la regulación que se propone”*³, dicho objeto debe plasmarse en una disposición de tipo general y en su contenido se deben proporcionar elementos o características que respalden su finalidad.

Este objeto debe responder a un análisis previo que justifique, a su vez, la necesidad de regularla situación planteada, los objetivos que se pretende abordar con la propuesta, cómo será su eventual aplicación y la delimitación en su alcance, componentes que deben verse reflejados y desarrollados en los demás artículos de fondo que integren la iniciativa.

Según lo anterior, los propósitos de incentivar y regular el establecimiento y operación de lo que la norma denomina *“aeroparques turísticos”*, requiere de un adecuado desarrollo normativo que defina con claridad, certeza y sustento técnico las condiciones y competencias para que, a través de estos aeroparques, se pueda consumir la atracción de inversiones, el desarrollo del turismo y la generación de empleo, tal como lo pretende la norma bajo estudio.

Ahora bien, es necesario indicar que la Dirección General de Aviación Civil señaló respecto a la denominación de **“aeroparque”**, que *“...no es un término empleado dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”*⁴. Y que, por ende, el concepto

³ García, P. (2011). Manual de Técnica Legislativa. Thomson Reuters. España. p. 125.

⁴ La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo de las Naciones Unidas que ayuda a 193 países a cooperar entre sí y a compartir sus cielos en beneficio mutuo.

Desde su creación en 1944, el apoyo y la coordinación de la OACI han ayudado a los países a establecer, por vía diplomática y técnica, una red excepcionalmente rápida y fiable de movilidad aérea mundial que conecta a familias, culturas y empresas en todo el mundo y que promueve el crecimiento sostenible y la prosperidad socioeconómica en todos los lugares donde vuelan las aeronaves. <https://www.icao.int/es/about-icao>



correcto que la propuesta de ley debería utilizar es el de ***“aeródromo” con el propósito de mantener la uniformidad de los conceptos utilizados tanto a nivel nacional como internamente***”.⁵ (El destacado no es del original).

La advertencia anterior resulta relevante, en el tanto la materia de aviación se rige por regulaciones técnicas utilizadas a nivel internacional, y es por ello que la Dirección señala que al “crear un nuevo concepto como “aeroparque”, necesariamente tendría que modificar[se] toda la regulación aeronáutica existente, ya que, actualmente la normativa prevé el término de aeródromo, por lo que, se corre el riesgo de que al crear esta nueva “figura” se genere un vacío, pues no se tendría normativa que regule a los “aeroparques”.(El destacado no es del original).

Con base en lo anterior, **se sugiere tomar en cuenta las observaciones de la Dirección General de Aviación Civil como órgano técnico**, respecto a la denominación empleada por la propuesta de ley, y que en lugar de utilizar el término *“aeroparque”* **se emplee la denominación de “aeródromo”**, adaptándolo a los fines que persigue la propuesta de incentivar las inversiones, el empleo y el desarrollo asociado a la actividad turística.

ARTÍCULO 2.- Definiciones

El artículo se integra de **diez incisos**, en los cuales se desarrolla la definición para una serie de conceptos y acrónimos relativos al contenido de la propuesta de ley.

Con relación a esta norma, es importante indicar que la definición de conceptos dentro de una ley debe tener como propósito contribuir con una mejor comprensión e interpretación del contenido del texto de la propia iniciativa, por lo cual es recomendable que se utilice un lenguaje sencillo y en aplicación de una adecuada técnica legislativa, lo conveniente es **definir únicamente aquellos conceptos que resulten estrictamente necesarios para alcanzar dicho cometido, así como uniformar la definición que se da sobre un concepto con la que previamente esté desarrollada en otro cuerpo normativo**.

Conforme con lo anterior, el inciso **1) Aeródromo**, resulta viable, pues contempla una definición prácticamente idéntica a la contemplada en otros cuerpos normativos atinentes a la materia de aviación, como el Reglamento General sobre definiciones y abreviaturas técnicas aeronáuticas (RAC 1)⁶, el Reglamento de Aeródromos⁷, el

⁵Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0239-2025, de fecha 12 de octubre de 2025.

⁶ Artículo 1(...)

Aeródromo- Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimientos de aeronaves en la superficie.

(...).

⁷ Capítulo I Definiciones (...) Aeródromo: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, partida o movimiento de aeronaves.



Reglamento para el diseño y construcción de aeródromos, Volumen I, denominado RAC-14⁸ y la Ley N°9902, Ley para inutilizar pistas de aterrizaje no autorizadas, del 21 de setiembre del 2020.⁹

Además, tal como se señaló en el análisis del artículo anterior, este es el término técnico correcto que la propuesta debería emplear.

En el caso del inciso **2) Aeródromo no controlado**, la definición que desarrolla la propuesta **no se encuentra contemplada en los cuerpos normativos previamente citados, no obstante, la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, corroboró que efectivamente un aeródromo no controlado es aquel “en el que no se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo”**.¹⁰

No obstante lo anterior, conviene indicar que la definición planteada atribuye la responsabilidad de la seguridad únicamente a los pilotos, al no contarse con el servicio de controladores de tránsito aéreo, aspecto que ameritaría de una mayor reflexión, pues si bien es claro que los pilotos de aeronaves asumen un altísimo grado de responsabilidad en el resguardo de los pasajeros, dicha seguridad se vería mayormente reforzada y maximizada con los controles de tránsito aéreo que brindarían un mayor grado de certeza y seguridad a las aeronaves que utilicen los “aeroparques”, y por ende a los pasajeros que viajen en ellas.

Por lo anterior, se sugiere analizar con detenimiento las observaciones indicadas.

El inciso **3) Aeródromo particular de uso público**, igualmente es un concepto que como tal no aparece desarrollado en la normativa previamente señalada, no obstante, es importante destacar que, en el Reglamento para el diseño y construcción de aeródromos, Volumen I, denominado RAC-14, en el Subparte A – Generalidades, del Artículo 1, se indica expresamente lo siguiente en la relación con aeródromos de carácter privado:

“(c) Los requisitos y condiciones para que los aeródromos privados puedan ser habilitados como públicos, deben ser determinados por la DGAC mediante los

⁸ Artículo 1, Sub aparte A-Generalidades, (c) Definiciones. (...) Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

⁹ ARTÍCULO 3- Definiciones

Los siguientes términos son definidos para el propósito de esta ley:

a) Aeródromo: área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

¹⁰ Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-SNAV-OF-0175-2025, de fecha 30 de octubre de 2025, en respuesta a la solicitud enviada por el Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos, mediante Oficio AL-DEST-SII-126-2025 en fecha 14 de octubre del 2025.



procedimientos establecidos, debiendo para tal efecto considerar el interés general involucrado. (El destacado no es del original).

Adicionalmente, en el artículo 4 del Reglamento de Aeródromos, se establece que éstos se clasifican en dos categorías:

“Artículo 4.-Los aeródromos por razón de las personas o empresas que pueden hacer uso de ellos se clasifican en:

a) De servicio público; y

b) De servicio privado o particular.

La Dirección General de Aviación Civil determinará el servicio que corresponde a cada aeródromo. (El destacado no es del original).

La Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, indica que por **“aeródromo particular de uso público”**, debe entenderse lo siguiente:

“... es una propiedad privada que, previa autorización de la autoridad aeronáutica está abierta para el servicio del público en general, permitiendo la operación de aeronaves de diferentes propietarios o el acceso de pasajeros. Es una instalación que, aunque tiene un dueño particular, también debe cumplir con los servicios y normativas de un aeródromo de servicio al público, que está obligado a atender a los usuarios de manera general.”¹¹

La autoridad aeronáutica es la Dirección General de Aviación Civil que es el órgano competente para determinar y autorizar la **utilidad pública**¹² de un aeródromo privado, además es la que autoriza las operaciones privadas en estos aeródromos.

Como un elemento adicional, conviene indicar que los **aeródromos particulares de uso público** están sujetos a lo que establece el artículo 92, inciso a) de la Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14 de mayo de 1973, que establece expresamente:

“Artículo 92.- Podrán ser declarados de utilidad pública y sujetos a expropiación:

a) Los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares.

(...). (El destacado no es del original).

¹¹ Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-SNAV-OF-0175-2025, de fecha 30 de octubre de 2025, en respuesta a la solicitud enviada por el Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos, mediante Oficio AL-DEST-SII-126-2025 en fecha 14 de octubre del 2025.

¹² Ley N°5150: Artículo 92.- Podrán ser declarados de utilidad pública y sujetos a expropiación:

a) Los aeródromos particulares y sus instalaciones auxiliares.

b) Los terrenos necesarios para la construcción o ensanchamiento de un aeródromo o aeropuerto, o para el establecimiento de, o protección de instalaciones auxiliares.

c) Cualquier derecho establecido en un aeródromo o aeropuerto ya existente o en terrenos que sean necesarios para construirlo o ensancharlo.



De manera tal que, precisamente sobre la base de la utilidad pública, debidamente motivada, y en busca de su entera satisfacción, un aeródromo particular podría ser objeto de expropiación, cuando así la Administración Pública lo considere.

Por último y para **una mayor rigurosidad técnica**, se sugiere tomar en cuenta la definición tal cual la indica la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, a efectos de implementarla en el inciso bajo estudio.

El inciso **4) Espacio aéreo clase G**, la definición que se desarrolla no aparece contemplada en otros cuerpos normativos, no obstante en el Reglamento Aeronáutico Costarricense Reglas Generales de Operación y Vuelo, en su Capítulo III Reglas de vuelo visual e instrumentos, en el apartado ENR Clasificación del Espacio Aéreo ATS, se indica que la clasificación del espacio aéreo se designa en siete categorías **siendo la última la Clase G**, la cual se describe de la siguiente forma: "*se permiten los vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan.*"

Por su parte, la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil señala que además de ser "*un espacio aéreo no controlado, lo que significa que no requiere autorización ni comunicación por radio para volar en él, las operaciones que se den en el Espacio aéreo Clase G, siguen sujetas a la regulación nacional.*"¹³

En lo que respecta a los **incisos 5) al 10)** que describen una serie de acrónimos, se reitera la necesidad de que los mismos se ajusten a las definiciones y especificaciones técnicas en materia aeronáutica que manejan tanto la Dirección General de Aviación Civil, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en apego a lo establecido en el artículo 37¹⁴ del Convenio de Aviación Civil Internacional (Apéndice II Ley N° 877), Ley N°877 - 2 del 04 de julio de 1947.

En el caso del inciso **5) ATC**, la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil apunta que este **servicio de control de tránsito aéreo** tiene como fin suministrar la prevención de colisiones entre aeronaves, en el área de maniobras entre aeronaves y obstáculos, así como acelerar y mantener el movimiento del tránsito aéreo de manera ordenada.¹⁵

¹³ Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-SNAV-OF-0175-2025, de fecha 30 de octubre de 2025, en respuesta a la solicitud enviada por el Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos, mediante Oficio AL-DEST-SII-126-2025 en fecha 14 de octubre del 2025.

¹⁴ ARTÍCULO 37 Adopción de normas y procedimientos internacionales

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales... (...).



En el inciso **6) ATS**, la referida Unidad expresa que el servicio de tránsito aéreo (ATS), es una *“expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo)”*.¹⁶

Se sugiere tomar en cuenta dicha definición respecto del acrónimo contemplado en el inciso 6).

En el inciso **8) COA**, la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil indica que el **certificado de operador aéreo** debe entenderse de la siguiente forma:

*“Un Certificado de Operador Aéreo (COA) en Costa Rica es un documento emitido por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) que certifica que una persona, organización o empresa tiene la capacidad para realizar operaciones de transporte aéreo comercial de manera segura. Este certificado permite a un operador aéreo utilizar aeronaves para transportar pasajeros o carga de manera comercial, cumpliendo con las regulaciones nacionales e internacionales aplicables.”*¹⁷

Por ser un término estrictamente técnico, se sugiere implementar la definición previamente citada para este inciso.

Lo mismo sucede en el caso de los incisos **9) FBO** y **10) VFR**, en los cuales la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, aporta definiciones amplias y explicativas que permiten mayor certeza respecto a su significado técnico:

“FBO: Base de operaciones fija o múltiples (FBO, siglas en inglés de Fixed Base Operations): Es una empresa autorizada para operar en un aeropuerto y proveer una amplia gama de servicios a la aviación general y privada. Estos servicios pueden incluir reabastecimiento de combustible, mantenimiento, resguardo de aeronaves, estacionamiento, y también servicios para los pasajeros como salas de espera exclusivas, catering, transporte y planificación de vuelos.

*VFR: Reglas de vuelo visual: Condición de vuelo en la que el piloto al mando tiene la responsabilidad de cuidar su separación con el terreno y otras aeronaves y las condiciones meteorológicas no debe ser menor la visibilidad a 5 kilómetros y la base de las nubes a 1500 pies.”*¹⁸

¹⁵ Unidad de Supervisión de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-SNAV-OF-0175-2025, de fecha 30 de octubre de 2025, en respuesta a la solicitud enviada por el Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos, mediante Oficio AL-DEST-SII-126-2025 en fecha 14 de octubre del 2025.

¹⁶ ÍDEM.

¹⁷ ÍDEM.

¹⁸ ÍDEM.



Por lo anterior, **se sugiere implementar estas definiciones en los incisos señalados.**

Finalmente, establecer definiciones en una norma con rango de ley genera mayor certeza, pues cualquier modificación técnica futura requerirá nuevamente atravesar el procedimiento legislativo formal, mientras que, su regulación mediante la vía reglamentaria permite una mayor flexibilidad para adaptar tales definiciones a los cambios que surjan con el tiempo.

Como aspecto de técnica legislativa los incisos deben numerarse con letras en minúscula y en orden alfabético, así como renombrar el título o epígrafe del artículo como ***"Definiciones y acrónimos"***.

ARTÍCULO 3.- Aeroparque Turístico.

El artículo indica que un *aeroparque turístico* es un aeródromo particular de uso público sin Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), que pueden atender el arribo y salida de vuelos nacionales, tanto de aeronaves nacionales como extranjeras y el estacionamiento de estas. Además, que estos 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.

Como se aprecia, la norma plantea una definición para lo que debe entenderse como "aeroparque turístico", empleando conceptos definidos en el artículo anterior, además describiendo los servicios que estos deberán brindar.

En consonancia con lo señalado en el análisis del Artículo 1, **la Dirección General de Aviación Civil, señaló que el concepto de "aeroparque" en materia de aviación no es común a nivel internacional, debido a que "ya la OACI ha definido el término de aeródromo y todos los requerimientos que debe cumplir este, [por lo que] ese sería el concepto correcto"**¹⁹.

¹⁹Dirección General de Aviación Civil, Oficio N°DGAC-AJ-OF-1081-2024, del 2 de octubre de 2024.



En ese sentido, el término “aeroparque” que se emplea tanto en el título de la iniciativa, el epígrafe del artículo bajo estudio, así como en las restantes normas que integran el Texto Dictaminado, debería ser sustituido por el concepto de “**aeródromo**”, adaptándolo a los fines que persigue la propuesta asociado a las actividades turísticas.

Por otra parte, la norma resulta confusa, porque pareciera que se permitirá el aterrizaje directo de aeronaves extranjeras en los aeroparques, lo cual está expresamente prohibido, tal como más adelante en el artículo 5 se indica, por lo que resultaría conveniente que dicho aspecto sea aclarado expresamente en este artículo.

En cuanto a los servicios que se ofrecerían en los aeroparques turísticos, debe tenerse presente que el suministro de combustibles²⁰ es un servicio público regulado por la **Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)**, con lo cual le corresponderá a dicho ente fijar los precios y condiciones para el suministro de este servicio.

Respecto al último punto en torno a que los aeroparques deben ofrecer el servicio de “*infraestructura privada para el control de la seguridad contra actos de interferencia ilícita de la aviación*”, resultaría oportuno que se especifique con mayor claridad que dentro de esa infraestructura se deben garantizar los procedimientos y la tecnología indispensable para prevenir esas interferencias ilícitas o incidentes tanto en el vuelo como en tierra.

Finalmente, en cuanto técnica legislativa, el uso de viñetas no se corresponde con una correcta técnica legislativa, lo adecuado es que, si un artículo está integrado por incisos, éstos sean referidos con letras en minúscula y en orden alfabético, esto permitiría que se pueda hacer remisiones expresas a alguno de los incisos en concreto, por lo que se sugiere implementar esta recomendación.

Conforme con lo señalado, se sugiere tomar en cuenta las observaciones aquí puntualizadas, e implementarlas en el contenido de la norma bajo estudio, para que la misma pueda alcanzar la certeza y seguridad jurídicas necesarias para su viabilidad.

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

²⁰ Ley N°7593: Artículo 5.- Funciones

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, según el artículo 25 de esta ley. Los servicios públicos antes mencionados son:

(...)

d) Suministro de combustibles derivados de hidrocarburos, dentro de los que se incluyen: 1) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados a abastecer la demanda nacional en planteles de distribución y 2) los derivados del petróleo, asfaltos, gas y naftas destinados al consumidor final. La Autoridad Reguladora deberá fijar las tarifas del transporte que se emplea para el abastecimiento nacional.

(...).



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

Además, que, 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.

Respecto al primer párrafo, conviene señalar que efectivamente la Ley N°5150, establece la competencia del Consejo Técnico de Aviación Civil para otorgar los permisos **para la construcción y operación de aeródromos particulares**, conforme con las siguientes normas:

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

(...)

XIII.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeródromos particulares, en los cuales únicamente podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense. Los aeródromos particulares sólo podrán ser usados para aviación agrícola particular.” (El destacado no es del original).

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

(...)

V.- Supervisar la construcción de aeródromos y aeropuertos, sean públicos o particulares, fijando sus condiciones técnicas de funcionamiento.

VI.- Fiscalizar los aeródromos y aeropuertos nacionales o particulares y administrar, mediante la creación del organismo correspondiente, aquéllos.

(...)

X.-Autorizar las construcciones de hangares, talleres, oficinas o instalaciones dentro de los aeródromos y aeropuertos, fijando sus condiciones de acuerdo con los planos reguladores y las disposiciones reglamentarias respectivas.” (El destacado no es del original).

“Artículo 19.- La Dirección General de Aviación Civil someterá a la consideración del Consejo Técnico de Aviación Civil, para su posterior promulgación, por medio de decreto ejecutivo, reglamentación pertinente a las siguientes materias:

I.- Construcción, mantenimiento, funcionamiento de aeródromos, aeropuertos y edificaciones que se hagan en ellos o en las zonas de acercamiento.

(...). (El destacado no es del original).

“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. La infracción de este requisito dará lugar a la revocación del permiso concedido para su construcción.”(El destacado no es del original).

De las normas transcritas, se desprende que **el primer párrafo del artículo bajo estudio presenta una inconsistencia con** respecto a la longitud de la pista pues tal como se aprecia en el último párrafo del artículo 91 de la Ley N°5150, ningún aeródromo particular puede tener una pista con una extensión mayor a los 1.000 metros, mientras que el artículo propuesto señala que los aeroparques turísticos tendrán pistas de hasta 1.800 metros de largo, si bien dicha inconsistencia **se solventaría mediante la reforma al artículo 91 de la Ley N°5150, que se plantea en el inciso G) del Artículo 11 del texto dictaminado, es importante señalar que la exposición de motivos que sustentó el texto base de la propuesta bajo estudio, no justificó de manera técnica las razones por las cuales las pistas de aterrizajes en los aeroparques requieren tener esa extensión**, pues únicamente se indicó que *“eliminar la restricción para el largo de la pista permitiría reducir la selección del número posible de aeronaves usuarias de esta, instalando un mayor número de ayudas para navegación, fortaleciendo o implementando más y mejores servicios administrativos.”*²¹

No obstante, en contraposición con ese argumento, la propuesta bajo análisis señala en el anterior Artículo 3 que estos aeroparques turísticos no contarán con el servicio de tránsito aéreo para atender el arribo y salidas de aeronaves, lo que podría ocasionar complicaciones técnicas y hasta inconvenientes relativos a la seguridad aeronáutica, si la extensión de la pista permite el arribo de una mayor cantidad de aeronaves.

En cuanto al segundo párrafo, la norma no especifica si los servicios a los que se hace referencia son los mismos que se indican en el anterior artículo 3 ni tampoco señala cuales son los beneficios que se explotarían, ambos aspectos son importantes de detallar, en el tanto la Dirección General de Aviación Civil señaló que **“se estaría exponiendo al CETAC a dar un aval de algo cuyo alcance se desconoce”**²², por ello resultaría necesario que la redacción del segundo párrafo resulte más expresa de modo que se entiendan los alcances sobre los cuales el CETAC brindaría la correspondiente autorización de operación.

²¹ Exposición de motivos del Expediente N°24.392, página 5, párrafo tercero.

²² Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0239-2025, de fecha 12 de octubre de 2025.



Con base en lo señalado, se sugiere tomar en cuenta las observaciones aquí puntualizadas, pues tal como está planteada la norma, la misma carece de la certeza y seguridad jurídicas necesarias para su viabilidad.

ARTÍCULO 5.- Autorización de servicio para Aeronaves Extranjeras.

Establece que 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.

El inciso VIII) del artículo 18 y artículo 74 de la Ley N°5150, señalan expresamente lo siguiente:

"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.

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 74 y 184²³ de esta ley.

(...)." (El destacado no es del original).

"Artículo 74.- Toda aeronave nacional o extranjera que realice un vuelo procedente del exterior, deberá aterrizar en un aeropuerto de servicio internacional debidamente autorizado por el Gobierno de Costa Rica, que cuente con Migración, Aduana y Sanidad para el despacho e inspección de la aeronave, su tripulación, pasajeros, equipaje y carga; asimismo, solamente de un aeropuerto que reúna las condiciones indicadas podrá despegar una aeronave con destino al exterior." (El destacado no es del original).

Conforme con las normas transcritas, tanto las aeronaves extranjeras como nacionales que procedan o salgan en vuelos desde y hacia el exterior deben aterrizar y partir desde un aeropuerto internacional, de manera que el contenido del artículo bajo estudio debería reformularse aclarando este aspecto, ya que únicamente hace referencia a las aeronaves extranjeras, lo cual tiende a generar incerteza jurídica, ya que **la Ley N°5150 no contempla excepciones en este sentido.**

²³Artículo 184.- Inmediatamente después de que una nave procedente del extranjero aterrice en territorio costarricense, el comandante de la aeronave cerrará su plan de vuelo. El mismo comandante o el agente terrestre de la empresa, presentará a las autoridades respectivas los siguientes documentos: a) Lista de la tripulación; b) Lista de pasajeros y relación de equipajes personales; c) Manifiesto de carga; d) Guías de correspondencia; e) Despacho y permiso de salida del último lugar de procedencia.(...).

**ARTÍCULO 6.- Condiciones de uso y cumplimiento.**

Señala que cuando se haga uso de los servicios de estacionamiento de aeronaves o de han garaje 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.

El artículo no hace distinción entre aeronaves de matrícula nacional o extranjera, con lo cual el permiso para el estacionamiento de aeronaves en aeroparques será requerido igualmente para aeronaves nacionales.

Ahora bien, en el supuesto de que la norma vaya dirigida a la permanencia de aeronaves extranjeras, se estaría generando una eventual antinomia normativa, esto por cuanto el artículo 85 de la Ley N°5150, refiere expresamente lo siguiente:

“Artículo 85.- A los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines turísticos, 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.” (El destacado no es del original).

De manera que la norma bajo estudio podría generar contradicciones con respecto a la legislación migratoria, particularmente en cuanto al tiempo de permanencia por ejemplo de la tripulación extranjera que pilotee la aeronave, esto al establecer un plazo de dos años que no necesariamente se deba corresponde con las autorizaciones concedidas por la autoridad migratoria, además, la norma tampoco hace referencia a una eventual solicitud para una categoría especial migratoria en favor de los trabajadores extranjeros que integren las tripulaciones.

Por lo señalado, se sugiere revisar con mayor detenimiento y confrontar la normativa migratoria con respecto al contenido del artículo propuesto, para evitar con ello antinomias normativas que ocasionan incerteza e inseguridad jurídica y que impediría su adecuada integración al ordenamiento jurídico.

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

Indica que las aeronaves extranjeras usuarias de los Aeroparques Turísticos con el permiso regulado en el anterior artículo 6 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.



El **régimen de importación temporal** se encuentra regulado en el artículo 165 de la Ley N°7557, Ley General de Aduanas, del 20 de octubre de 1995, que expresamente indica lo siguiente:

"ARTÍCULO 165.- Régimen de importación temporal.

*La importación temporal es el régimen aduanero que permite el ingreso, por un plazo determinado, de mercancías a territorio aduanero con suspensión de los tributos a la importación. Las mercancías deberán ser reexportadas o importadas definitivamente sin modificación ni transformación alguna, dentro del plazo que se establezca por la vía reglamentaria y de acuerdo con la finalidad de la importación. Este plazo no podrá exceder de un año, **salvo en el caso de la importación temporal de aeronaves a que se refiere el inciso j) del artículo siguiente. La vigencia de la importación temporal referida en ese inciso, estará determinada por el plazo establecido en el contrato, debidamente aprobado por la Dirección General de Aviación Civil, el cual no podrá exceder de cinco años.** Para poder acogerse a este régimen, esas empresas no requerirán el otorgamiento de garantía.*

Las mercancías importadas temporalmente deberán ser claramente identificables, por cualquier medio razonable que establezca la autoridad aduanera y deberán cumplir con las regulaciones no arancelarias aplicables." (El destacado no es del original).

Como se aprecia, la norma transcrita contempla una excepción respecto al plazo de importación temporal de aeronaves, y remite al inciso j) del artículo 166 de la misma Ley, el cual expresamente regula:

"ARTÍCULO 166.- Categorías de mercancías

Podrán importarse, temporalmente, las mercancías incluidas en forma indicativa en alguna de las siguientes categorías:

(...)

j) Aeronaves arrendadas a plazo o con opción de compra, destinadas a servicios aéreos, de empresas que cuenten con un certificado de explotación otorgado por la autoridad aeronáutica costarricense, de conformidad con lo establecido en el artículo 222 de la Ley General de Aviación Civil, N° 5150, de 14 de mayo de 1973, y sus reformas.

(...)."

A su vez, el citado inciso remite expresamente al artículo 222 de la Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, que expresamente indica:

"Artículo 222.-Las empresas costarricenses que cuenten con un certificado de explotación de servicios aéreos, podrán arrendar, a plazo o con opción de compra, aeronaves de matrícula extranjera sin tripulación. La Dirección General de Aviación Civil aprobará los contratos de arrendamiento de esas aeronaves, por un plazo hasta de cinco años.



Cuando el plazo del arrendamiento exceda de un año, deberá cancelarse anualmente, a partir del segundo año, un canon del cuatro coma cinco por ciento (4,5%) sobre el precio anual del arrendamiento.

Por concepto de este canon, en ningún caso se pagará una suma superior a seis mil dólares en moneda de los Estados Unidos de América (\$6.000,00) anuales por aeronave. Del pago de dicho canon se exceptúan los contratos de arrendamiento de aeronaves dedicadas a servicios de aviación agrícola, de transporte aéreo internacional y de carga internacional.

El Consejo Técnico de Aviación Civil recaudará el canon citado, del cual conservará un cincuenta por ciento (50%) para la construcción y el mantenimiento de terminales en los aeropuertos públicos locales de afluencia turística. El restante cincuenta por ciento (50%) lo transferirá al Instituto Costarricense de Turismo, para que sea destinado a financiar sus oficinas regionales de información y promoción turística, preferentemente las de Guanacaste, Puntarenas y Limón." (El destacado no es del original).

De las normas supra transcritas, se desprende que el régimen de importación temporal de aeronaves extranjeras se encuentra regulado expresamente para el caso de **aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación** que son importadas por empresas costarricenses que cuentan con un certificado de explotación de servicios aéreos con el fin de ser arrendadas o bajo una opción de compra venta.

En este sentido, el contenido del Artículo 7 bajo análisis podría presentar inconsistencias respecto de la regulación de la figura de la importación temporal de aeronaves, esto porque el artículo 222 de la Ley N°5150 señala expresamente que es para **aeronaves sin tripulación**, sin embargo, el mismo Artículo 7 indica que las aeronaves con el permiso que se plantea en el Artículo 6 **y que incluye a la tripulación de esas aeronaves**, serán las que se puedan acoger al régimen de importación temporal, lo que ocasiona una contradicción normativa que ameritaría ser revisada y aclarada.

Por otra parte, el régimen de importación temporal opera expresamente para empresas costarricenses que tienen un certificado de explotación de servicios aéreos que requieren importar temporalmente aeronaves sin tripulación, sin embargo, del contenido del texto dictaminado pareciera inferirse que la utilización de los aeroparques turísticos por parte de las aeronaves extranjeras no requeriría necesariamente de la intervención de una empresa nacional.

Por ello, sería necesario que las normas bajo estudio hagan referencia a este punto, pues no se puede inferir en automático que la importación temporal de aeronaves la hará el sujeto privado o particular propietario del aeroparque turístico, **si este fuera el caso, así debería indicarlo expresamente la norma a efectos de garantizar su adecuada interpretación, así como en resguardo de los principios de legalidad, certeza y seguridad jurídica.**

ARTÍCULO 8.- Régimen sancionatorio.



Establece que 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. Además, que la inobservancia de esta disposición conllevará la imposición de una multa equivalente a cuarenta salarios base por parte de Dirección General de Aviación Civil.

Asimismo, que 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.

En cuanto al primer párrafo de la norma, su redacción resulta sumamente incierta e indeterminada, en el tanto establece la imposición de una multa equivalente a cuarenta salarios base, pero en ninguna de las normas que integran el texto dictaminado se describen cuáles serían las faltas a sancionar.

Debe tenerse claro que el régimen sancionatorio en materia administrativa debe ser expreso y claro, por ello es que resulta necesario que las conductas que se tipifiquen como infracciones resulten expresamente contempladas en la norma, de manera que se permita a la ciudadanía tener plena certeza de cuál es esa conductas o actuación que le podría acarrear una sanción de tipo administrativo, y a su vez, al estar expresamente reguladas las sanciones que se podrán aplicar, se garantiza que el poder punitivo de Estado no se extralimite en su imposición.

Lo anterior garantizaría los principios constitucionales de tipicidad, legalidad, certeza y seguridad jurídica, tal como lo ha reiterado la Sala Constitucional:

"(...) Propiamente en relación con la esfera del derecho administrativo sancionador, se ha recalcado la importancia del respeto al principio de tipicidad, el cual, si bien es cierto, no tiene la rigurosidad que se exige en el campo del derecho penal; resulta una garantía indispensable para los administrados, que deben tener certeza respecto de cuáles conductas son prohibidas y cuál es la consecuencia de ese incumplimiento. Resulta violatorio tanto del principio de legalidad como del principio de tipicidad, la construcción de tipos sancionatorios que dejen a la Autoridad sancionatoria la determinación antojadiza del contenido de la prohibición(...)"²⁴(El destacado no es del original).

Lo anterior permite evidenciar que el contenido del primer párrafo del Artículo 8 no cumple con la adecuada construcción normativa para establecer un régimen sancionatorio, de manera tal que la sanción ahí indicada resultaría a todas luces inaplicable.

²⁴ Sala Constitucional, Resolución N° 04444 – 2020, de las nueve horas veinte minutos del cuatro de marzo de dos mil veinte.



En cuanto al segundo párrafo, el mismo resulta igualmente indeterminado, porque no se describe ni se hace remisión a ninguna norma en específico que permita tener certeza de cuáles serán los ilícitos en aeronaves extranjeras que tendrían como consecuencia jurídica o sanción la incautación de la aeronave, **este nivel de incerteza impide la adecuada viabilidad jurídica de la norma.**

Con base en las observaciones señaladas, la norma tal cual está planteada vulnera los principios de legalidad, tipicidad, certeza y seguridad jurídica y por ello resulta inviable.

ARTÍCULO 9.- Modelo de gobernanza.

Indica que para el cumplimiento de los fines de la presente ley y su fomento se podrá implementar institutos jurídicos de capital mixto como la **concesión pública²⁵, joint-ventures²⁶, asociaciones público-privadas (APP)²⁷, o Sociedades Públicas de Economía Mixta (SPEM)²⁸ o gestión municipal de manera exclusiva.** Además, que las figuras citadas no excluyen la iniciativa del operador privado quien podrá realizar por completo la operación de establecimiento y operación de aeroparques.

²⁵ Concesión de obra con servicio público: contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, la ampliación o la reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra, a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente. Ley N°7762, Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, Artículo 1, inciso 2, sub inciso b).

²⁶ El contrato de *joint venture* es un instrumento contractual cuyo objeto es la asociación de dos o más personas, físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, con la intención de explotar un fin económico determinado de manera conjunta, en el cual las partes aportarán e integrarán recursos, tanto tangibles como intangibles, distribuyéndose la dirección económica y operacional del proyecto y dispuestos a compartir los beneficios, riesgos y eventuales pérdidas. Es necesaria así, la existencia de una cooperación recíproca para alcanzar el fin común, repartándose igualmente derechos, obligaciones y riesgos. Monge Dobles, Ignacio. Curso de Derecho Comercial. Editorial Investigaciones Jurídicas. Edición 1, San José, Costa Rica, octubre del 2014.

²⁷ El término Alianzas Público Privadas (APP) es definido por las Naciones Unidas como aquellos mecanismos innovadores utilizados por el sector público con el objetivo de financiar, diseñar, implementar y operar obras y servicios públicos. (...) Además que las APP son contratos: i) basados en la provisión de servicios, considerando todo el ciclo de vida del proyecto, ii) bajo los cuales se transfiere riesgos al sector privado y iii) donde el pago recibido por el sector privado -sea por medio del cobro de tarifas, pago directo del gobierno o combinación de ambos- está directamente ligado a los servicios prestados.

<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/rvial/article/view/3463>

²⁸ Las SPEM tendrán como objetivo la constitución, aplicación, instalación y ejecución de infraestructura necesarias para el desarrollo comunal y regional, además de la gestión de los servicios públicos municipales, con el fin de satisfacer, oportuna y adecuadamente, el interés público, la sana administración, la planificación y la maximización de los fondos y servicios públicos. Las SPEM se organizarán y funcionarán conforme a las normas que rigen a las sociedades anónimas, sin perjuicio de su sujeción al derecho público, cuando corresponda, de conformidad con nuestro ordenamiento jurídico, y serán concebidas como una empresa pública. Para su creación se requiere la aprobación de dos tercios del total de los miembros que integran el concejo municipal respectivo. Ley N°8828, Ley Reguladora de la Actividad de las Sociedades Públicas de Economía Mixta: Artículo 2 y Artículo 3.



El contenido de la norma resulta un tanto contradictorio con respecto a lo contemplado en las normas previamente analizadas, porque de ellas se desprende una clara intención de fomentar los denominados aeroparques turísticos como una iniciativa meramente de carácter privado o particular, que operaría bajo una declaratoria de utilidad pública, tanto es así que la parte final de la norma reitera esta intención.

No obstante, este artículo busca facultar la utilización, como forma de incentivar los aeroparques, de una serie de figuras contractuales o institutos jurídicos que involucren la participación del sector público para impulsar los objetivos de fomento de la aeronavegación nacional, la atracción de inversiones, el desarrollo de la actividad turística y la generación de empleo que describe el Artículo 1 del texto dictaminado.

Sin embargo, es necesario señalar que la posibilidad que plantea la norma de implementar tales figuras contractuales requeriría de un mayor desarrollo normativo que garantice la adecuada articulación con las instituciones competentes, así como una debida fiscalización respecto de los recursos públicos que ahí se inviertan, no obstante, la norma nada refiere al respecto, sino que únicamente se limita a establecer la posibilidad de implementar las figuras contractuales ahí señaladas.

En este sentido, la norma requeriría de mayor profundidad que refiera a aspectos como la coordinación y articulación, así como a la fiscalización de los recursos públicos que impliquen tales contratos.

Con base en lo anterior, se sugiere tomar en cuenta las observaciones señaladas para que la norma se ajuste y a la legalidad, certeza y seguridad y pueda integrarse al ornemamiento.

ARTÍCULO 10.- Normas supletorias.

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

La supletoriedad de las normas tiene como propósito solventar eventuales lagunas normativas o aspectos no regulados en una ley especial, las cuales podrían ser cubiertas o solucionadas con las disposiciones contempladas en las leyes generales atinentes a la materia regulada.

En el caso de la norma bajo estudio, se hace la remisión a tres leyes generales, sin embargo, es importante reiterar que el contenido de los anteriores nueve artículos



adolece de inconsistencias que vulneran los principios de legalidad, certeza y seguridad jurídica, de manera que **difícilmente las regulaciones de las leyes generales que contempla este artículo puedan solventar esas falencias de carácter jurídico y técnico que no están siendo regulados expresamente en el texto dictaminado objeto de análisis, por lo que más allá de remitir a normas supletorias, es en esta iniciativa donde todos los elementos deben quedar debidamente regulados sin rozar con las normas que rigen la materia.**

Como aspecto de técnica legislativa, en el caso de la Ley N°9986, su nombre correcto es **Ley General de Contratación Pública**, del 27 de mayo del 2021.

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:

Las modificaciones que se proponen en esta norma **se dividen en siete incisos**, que reforman diferentes artículos de la Ley N°6990 y la Ley N°5150. Para apreciar los cambios planteados se presentan cuadros comparativos entre las normas vigentes y los cambios planteados:

Inciso A) e inciso B):

El inciso A) modifica el inciso b) del artículo 3, y el inciso B) modifica el inciso b) del artículo 7, ambos de la Ley Incentivos para el Desarrollo Turístico, Ley N.º 6990 del 15 de julio de 1985:

Ley N°6990, Incentivos para el Desarrollo Turístico, del 15/07/1985.	Propuesta de Reforma
ARTÍCULO 3º.- Las disposiciones de la presente Ley serán aplicadas a las siguientes actividades turísticas: (...) b) Transporte aéreo de turistas, internacional y nacional.	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.
ARTÍCULO 7º.- A las empresas calificadas para obtener los 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 internacional y nacional de turistas:	(...) b) Transporte aéreo de turistas, internacional y nacional, así como el desarrollo y operación de aeroparques turísticos.



Clasifican en este aparte únicamente las empresas, que transporten turistas en las rutas internacionales y en vuelos de itinerario dentro del territorio nacional. 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. (...).	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.
--	--

El propósito de las reformas planteadas en ambos incisos es **incluir el desarrollo y operación de aeroparques turísticos dentro de las actividades turísticas que se benefician de incentivos fiscales** como instrumento para el estímulo del desarrollo de estas actividades y del sector turismo en su conjunto.

Específicamente en cuanto al **inciso B)** que adicionan dos sub incisos al inciso b) del artículo 7 para exonerar de todo tributo y sobretasas a la importación o compra local de bienes indispensables para la construcción, ampliación o remodelación de aeroparques turísticos, así como para exonerar del impuesto territorial hasta por seis años a los aeroparques turísticos que se instalen fuera de la región metropolitana.

Conviene señalar que, respecto a las exenciones, el primer párrafo del artículo 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, del 03 de mayo de 1971, señala expresamente:



“Artículo 62.-Condiciones y requisitos exigidos

La ley que contemple exenciones debe especificar las condiciones y los requisitos fijados para otorgarlas, los beneficiarios, las mercancías, los tributos que comprende, si es total o parcial, el plazo de su duración y si al final o en el transcurso de dicho período se pueden liberar las mercancías o si deben liquidar los impuestos, o bien, si se puede autorizar el traspaso a terceros y bajo qué condiciones.

(...).”

En el caso del **sub inciso iv)** que se adiciona no se indica el plazo para la exoneración, ni tampoco si la misma es parcial o total, además la referencia a *“bienes indispensables para la construcción, ampliación o remodelación”*, resulta muy generalizada pues no permite determinar con certeza las mercancías que se estarían exonerando, aspectos que de conformidad con el primer párrafo del artículo 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, deberían ser expresamente claros para garantizar los principios de legalidad tributaria, certeza y seguridad jurídica.

Inciso 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:

Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14/05/1973.	Propuesta de Reforma
Artículo 10.- Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil: (...)	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.

El inciso que se plantea adicionar al artículo 10 de la Ley N°5150, podría entrar en conflicto con los incisos II y XIII de la misma norma en el cual se señalan como atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil, las siguientes:

*“II.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el **funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para***



la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.

(...)

*XIII.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y **el funcionamiento de aeródromos particulares**, en los cuales únicamente podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense. Los aeródromos particulares sólo podrán ser usados para aviación agrícola particular.”*

Lo anterior, por cuanto, como bien se puntualizó en el análisis del Artículo 1 del texto dictaminado, la Dirección General de Aviación Civil señaló que la denominación **“aeroparque”** *“...no es un término empleado dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”*. Y que, por ende, el concepto correcto que la propuesta de ley debería utilizar es el de **“aeródromo” para mantener la uniformidad de los conceptos utilizados tanto a nivel nacional como internacional.**

Precisamente el inciso II del artículo 10 de la Ley N°5150, previamente transcrito es el que atribuye al CETAC la función de otorgar, prorrogar, suspender, revocar modificar o cancelar los permisos para el funcionamiento de **aeródromos**, de manera que al no resultar viable técnicamente la creación de la denominación “aeroparque”, **el inciso XIV que se plantea adicionar resultaría igualmente inviable**, y en caso de que la propuesta se adecuara a la terminología técnica correcta, empelando la denominación de “aeródromo”, la presente reforma no sería necesaria.

D) Se modifica el inciso VIII del artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973:

Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14/05/1973.	Propuesta de Reforma
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. 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. (...).	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.



El artículo 18 de la Ley N°5150, contempla las atribuciones que tiene la Dirección General de Aviación Civil, la modificación consiste en adicionarle al inciso VIII, que la DGAC, también debe otorgar el permiso a las aeronaves extranjeras para su estadía o estacionamiento en los aeroparques turísticos.

La Dirección General de Aviación Civil señaló que brindar permisos para la estadía o estacionamiento de aeronaves en aeródromos, o en el caso particular de esta propuesta en *aeroparques turísticos*, no forma parte de las funciones de la DGAC, ya que, al ser aeródromos o aeroparques con naturaleza privada, dichos permisos *formarían parte de la administración propia de estos espacios*.²⁹

No obstante, como se analiza más adelante la reforma que se propone al artículo 85 de la Ley N°5150 en el inciso F) del Artículo 11 de la propuesta, se incluiría como parte de las funciones de la Dirección General de Aviación Civil, la de conceder también un permiso especial a los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines turísticos, para la estadía o estacionamiento de sus aeronaves.

Pese a lo anterior, se sugiere revisar y analizar de manera técnica la conveniencia de atribuir el otorgamiento de este permiso o autorización a la DGAC, pese a que dichos aeroparques serían de naturaleza privada.

Adicionalmente y siendo que la propia DGAC ha indicado que no resulta técnicamente viable ni correcto crear la denominación de “aeroparque turístico” para denominar **aeródromos de propiedad particular o privada**, no resultaría viable entonces atribuirle a la referida Dirección una función que no se corresponde con las que ya ostenta y realiza con respecto a los aeródromos.

E)Modifica el inciso II. del artículo 32 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973:

Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14/05/1973.	Propuesta de Reforma
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	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

²⁹ Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0239-2025, de fecha 12 de octubre de 2025.



de vuelo transitorios, sus cancelaciones o modificaciones.	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.	Los certificados de explotación para aviación agrícola, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento de aeronaves o de piezas o partes para las mismas.

De conformidad con el artículo 30³⁰ de la Ley N°5150, el Registro Aeronáutico Administrativo está a cargo de la Dirección General de Aviación Civil, y en este se deben inscribir una serie de documentos como comprobantes de aeronavegabilidad, certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, licencias del personal técnico aeronáutico, escrituras de constitución de las empresas costarricenses y extranjeras de transporte aéreo, contratos de arrendamiento de aeronaves de matrícula extranjera y demás documentos de trascendencia administrativa.³¹

La modificación que se plantea sobre el **inciso II)** del artículo 32, tiene como objetivo agregar a los documentos inscribibles en el referido Registro, **los permisos de vuelos especiales y de estadía o estacionamiento**.

En cuanto a los **vuelos especiales**, la reforma se corresponde con el inciso VIII del artículo 18 de la Ley N°5150, que señala como una de las 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"*, de manera que dichos permisos pasarían a estar inscritos en el Registro Aeronáutico Administrativo.

En cuanto a los permisos para estadía o estacionamiento de aeronaves, se reitera lo señalado en el análisis del **inciso D)**, respecto a que convendría revisar y analizar de manera técnica la conveniencia de atribuir el otorgamiento del permiso o autorización para la estadía o estacionamiento de aeronaves extranjeras en aeroparques turísticos a la Dirección General de Aviación Civil, pese a que dichos aeroparques serían de naturaleza y administración privada.

F) Modifica el artículo 85 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973:

Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14/05/1973.	Propuesta de Reforma
---	-----------------------------

³⁰ Artículo 30.- El Registro Aeronáutico Costarricense constará de dos secciones:

I.Registro Aeronáutico Administrativo, a cargo de la Dirección General de Aviación Civil.

II.Registro Nacional de Aeronaves, a cargo del Registro Público de la Propiedad Mueble.

Los títulos inscribibles no perjudicarán a terceros sino desde la fecha de su presentación en el Diario del Registro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 455 del Código Civil, Ley N.º 63, de 28 de setiembre de 1887, y sus reformas.

³¹Artículo 32 de la Ley N°5150.



Artículo 85.- A los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines turísticos, 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.	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.
---	--

La reforma adiciona al artículo 85, la responsabilidad para la DGAC de conceder un permiso especial para los propietarios u operadores de aeronaves extranjeras que visiten el país con fines de estadía o estacionamiento.

La norma no es expresa en señalar que ese permiso será para estacionar las aeronaves extranjeras en los denominados aeroparques turísticos, tal como se indica en la reforma que plantea el inciso D), lo que resultaría adecuado para concordar de manera coherente las reformas planteadas.

Sin embargo, se reitera lo señalado en los anteriores incisos respecto a si resulta conveniente atribuir el otorgamiento del permiso o autorización para la estadía o estacionamiento de aeronaves extranjeras en aeroparques turísticos a la Dirección General de Aviación Civil, pese a que dichos aeroparques serían de naturaleza y administración particular o privada.

G) Modifica el artículo 91 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N°5150 de 14 de mayo de 1973:

Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14/05/1973.	Propuesta de Reforma
Artículo 91.- Para construir y operar aeródromos en el país se requerirá autorización del Consejo Técnico de Aviación Civil.	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.	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.	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. La infracción de este requisito dará lugar a la revocación del permiso concedido para su construcción.	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.
--	--

La reforma se recae en el cuarto párrafo del artículo 91 de la Ley N°5150, para establecer una excepción a la extensión de las pistas de aterrizaje de los aeródromos, para que en el caso de los aeroparques las pistas puedan tener una extensión de hasta 1.800 metros.

Esta reforma se relaciona con el Artículo 4 del texto dictaminado bajo estudio en el cual se señala que en los aeroparques turísticos se podrá autorizar la construcción de pistas de hasta 1.800 metros de largo.

Se reitera lo señalado en el análisis del referido artículo, respecto a que la propuesta bajo estudio no justificó de manera técnica las razones por las cuales las pistas de aterrizajes en los aeroparques requieren tener esa extensión, además, que la circunstancia de que estos aeroparques no cuenten con el servicio de tránsito aéreo para atender el arribo y salidas de aeronaves, podría ocasionar complicaciones técnicas y hasta inconvenientes relativos a la seguridad aeronáutica, si la extensión de la pista permite el arribo de una mayor cantidad de aeronaves sin la información, alertas y asesoramiento de tránsito aéreo que garantice su adecuada operación.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

TRANSITORIO I- Emisión de normativa reglamentaria.

Establece que 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.

La instrucción del plazo dentro del cual el Poder Ejecutivo debe emitir el Reglamento sobre una nueva ley que emita la Asamblea Legislativa, no corresponde al contenido que regulan las normas transitorias, ya que, bajo una correcta técnica legislativa, este forma parte de los preceptos que integran la parte final de una ley³², por lo que en este caso **dicho mandato debe integrarse y enumerarse como una norma ordinaria dentro del articulado del texto dictaminado del proyecto bajo estudio.**

³²“Preceptos que deben integrar la parte final de la ley

(...)”

Preceptos que regulan la inserción o incidencia de la ley en el ordenamiento jurídico, tales como: los títulos competenciales en virtud de los que se dicta la ley; los mandatos o autorizaciones de contenido normativo; **las habilitaciones para el desarrollo reglamentario de la ley (...).**” García, P. (2011). Manual de Técnica Legislativa. Thomson Reuters. España. p.p. 134-135.



Finalmente, el texto dictaminado presenta de manera correcta la frase sacramental de cierre que indica: “Rige a partir de su publicación.”

IV. VINCULACIÓN DEL PROYECTO EN MATERIA DE GÉNERO

El proyecto de ley bajo estudio se vincula con instrumentos internacionales para la protección de los derechos humanos de las mujeres, específicamente con la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW), que en su artículo 11 establece que los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en la esfera del empleo a fin de asegurar a la mujer, en condiciones de igualdad con los hombres, los mismos derechos

En ese sentido, el impulso a las diversas actividades asociadas al sector turismo ha significado una fuente de ingresos y oportunidades económicas para muchas mujeres que encuentran un empleo en este sector. En el caso de esta propuesta de ley que incentiva la creación, construcción y operación de aeroparques turísticos para incentivar la visitación de turistas extranjeros, podría coadyuvar en la generación de mayores oportunidades laborales para las mujeres de las zonas donde estos se construyan.

Sin embargo, para alcanzar esta meta, se requiere que la propuesta contemple la viabilidad jurídica y técnica necesarias para su implementación, así como la consideración de las condiciones que promuevan un acceso equitativo a las oportunidades laborales y económicas, evitando la reproducción de brechas de género preexistentes.

V. CONSIDERACIONES FINALES

- Con base en el análisis realizado, se concluye que el texto dictaminado de la propuesta de ley bajo estudio carece de la viabilidad técnica necesaria para su adecuada implementación, particularmente porque la propuesta emplea una terminología no validada por la Dirección General de Aviación Civil que es el órgano técnico competente en materia de aviación civil en Costa Rica, y que refiere a la necesidad de utilizar terminología homologada a nivel internacional.
- Las normas que integran el texto dictaminado presentan inconsistencias que no permiten garantizar los principios de legalidad, certeza y seguridad jurídica indispensables para la adecuada viabilidad jurídica de las propuestas de ley.
- En el caso del Artículo 8, sobre régimen sancionatorio, la norma tal cual está planteada vulnera los principios de legalidad, tipicidad, certeza y seguridad jurídica resultando inviable jurídicamente.



- En cuanto a varias de las reformas planteadas en el Artículo 11, las mismas ameritarían de una revisión, en el tanto se pretende atribuirle a la Dirección General de Aviación Civil una tarea que correspondería por entero a la administración privada de los denominados aeroparques turísticos.
- Finalmente, el proyecto bajo estudio no justificó técnicamente porqué las pistas de aterrizaje de los aeroparques requieren tener una extensión mayor a la regulada en el Ley N°5150, lo que además podría ocasionar riesgos para la seguridad, siendo que estos aeroparques no contarían con el servicio de tránsito aéreo que garantice un mayor control sobre la operación e información sobre los vuelos y el tráfico aéreo.

VI. TÉCNICA LEGISLATIVA

Los aspectos sobre técnica legislativa fueron señalados como parte del articulado que integra el texto dictaminado de la propuesta de ley.

VII. PROCEDIMIENTO

Antes de indicar el procedimiento, se reitera que las normas que integran el texto dictaminado carecen de la rigurosidad técnica y jurídica para su adecuada viabilidad, en caso de que estas falencias sean enmendadas, el procedimiento para su aprobación sería el siguiente:

7.1 Votación

Según se establece en el artículo 119 de la Constitución Política, esta iniciativa requiere para su aprobación de mayoría absoluta de los votos presentes.

7.2 Delegación

El proyecto de ley **NO puede ser delegado** en una Comisión con Potestad Legislativa Plena, **por encontrarse** dentro de los supuestos de excepción establecidos en el párrafo tercero del artículo 124³³ de la Constitución Política, **ya que el inciso B) del artículo 11 plantea la exención de todo tipo de tributos y sobretasas a la importación o compra local de bienes indispensables para la construcción, ampliación o remodelación de aeroparques turísticos, así como la exoneración del impuesto territorial, hasta por seis años para los aeroparques que se instalen fuera de la región metropolitana.**

³³ Artículo 124.- (...)

No procede la delegación si se trata de proyectos de ley relativos a la materia electoral, a la creación de los **impuestos nacionales a la modificación de los existentes**, al ejercicio de las facultades previstas en los incisos 4), 11), 14), 15) y 17) del artículo 121 de la Constitución Política, a la convocatoria a una Asamblea Constituyente, para cualquier efecto, y a la reforma parcial de la Constitución Política.

(...).



7.3 Consultas

Obligatorias

- Instituto Costarricense de Turismo.
- Todas las Municipalidades del país
- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Facultativas

- Ministerio de Seguridad
- Dirección General de Aviación Civil

VIII. FUENTES

- Constitución Política de la República de Costa Rica, del 7 de noviembre de 1949.

Leyes

- Ley N°5150, Ley General de Aviación Civil, del 14 de mayo de 1973.
- Ley para inutilizar pistas de aterrizaje no autorizadas, del 21 de setiembre del 2020.
- Ley N°877-2, Convenio de Aviación Civil Internacional (Apéndice II Ley N°877), del 04 de julio de 1947.
- Ley N°7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), del 09 de agosto de 1996.
- Ley N°7557, Ley General de Aduanas, del 20 de octubre del 1995.
- Ley N°6990, Incentivos para el Desarrollo Turístico, del 15 de julio de 1985.
- Ley N°4755, Código de Normas y Procedimientos Tributarios (Código Tributario), del 03 de mayo de 1971.

Reglamentos

- Decreto Ejecutivo N°4439, Reglamento de Aeródromos, del 03 de enero de 1975.
- Decreto Ejecutivo N°42395, Reglamento para el diseño y construcción de aeródromos, Volumen I, denominado RAC-14, del 07 de abril del 2020.
- Decreto Ejecutivo N°42667, Regulaciones aeronáuticas costarricenses, transporte aéreo comercial (aviones), del 31 de agosto del 2020.



- Decreto Ejecutivo N°27511, Reglamento General sobre definiciones y abreviaturas técnicas aeronáuticas (RAC 1), del 01 de diciembre de 1998.
- Decreto Ejecutivo N°28436, Reglamento Aeronáutico Costarricense Reglas Generales de Operación y Vuelo, del 09 de marzo del 2000.

Jurisprudencia Constitucional

- Sala Constitucional, Resolución N° 04444 – 2020, de las nueve horas veinte minutos del cuatro de marzo de dos mil veinte.

Pronunciamientos Administrativos

- Dirección General de Aviación Civil, Oficio DGAC-DSO-AGA-OF-0239-2025, de fecha 12 de octubre de 2025.
- Dirección General de Aviación Civil, Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, Oficio DGAC-DSO-SNAV-OF-0175-2025, de fecha 30 de octubre de 2025.
- Dirección General de Aviación Civil, Oficio N°DGAC-AJ-OF-1081-2024, del 2 de octubre de 2024.

Proyectos Similares en la Corriente Legislativa³⁴

- En la búsqueda realizada en el Sistema de Información Legislativa (SIL), no se encontraron iniciativas iguales o similares, referentes a la regulación del establecimiento y operación de aeroparques turísticos públicos, privados o de capital mixto, como actividad de interés económico.

*Elaborado por: aqa
Supervisado por: crch
Autorizado por: fcm
/*Isch//11-02- 2026
c. archivo//D/S/SIL*

³⁴Antecedentes recopilados por Tonatiuh Solano Herrera, jefe del Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.